2025/120

24.1.2025

# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/120 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 23ης Ιανουαρίου 2025**

**για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]) (στο εξής: βασικός κανονισμός), και ιδίως το άρθρο11 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

### 1.1. Προηγούμενες έρευνες και ισχύοντα μέτρα

(1) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/73 της Επιτροπής ([2]), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέβαλε δασμούς αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων (στο εξής: αρχικά μέτρα) καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (στο εξής: ΛΔΚ). Οι ισχύοντες δασμοί αντιντάμπινγκ κυμαίνονται από 10,3 % έως 70,1 %. Η έρευνα η οποία κατέληξε στην επιβολή των αρχικών μέτρων θα αναφέρεται στο εξής ως «αρχική έρευνα».

(2) Στις 17 Μαρτίου 2023, μετά την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση T-242/19, επιβλήθηκαν εκ νέου οι δασμοί αντιντάμπινγκ στην εταιρεία Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd με τον εκτελεστικό κανονισμό 2023/609 της Επιτροπής ([3]). Ο εκ νέου επιβληθείς δασμός ορίστηκε σε 9,9 %.

(3) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/72 της Επιτροπής ([4]) η Επιτροπή επέβαλε, παράλληλα, οριστικούς αντισταθμιστικούς δασμούς στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Οι ισχύοντες αντισταθμιστικοί δασμοί κυμαίνονται από 3,9 % έως 17,2 %.

### 1.2. Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων

(4) Έπειτα από τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη ισχύος των μέτρων ([5]), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή) έλαβε αίτηση επανεξέτασης δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(5) Η αίτηση επανεξέτασης (στο εξής: αίτηση) υποβλήθηκε στις 16 Οκτωβρίου 2023 από την European Bicycle Manufacturers' Association (στο εξής: αιτούσα) για λογαριασμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Η αίτηση βασίστηκε στον λόγο ότι η λήξη ισχύος των μέτρων είναι πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση του ντάμπινγκ και στην επανάληψη της ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

([1]) ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/73 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2019, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 16 της 18.1.2019, σ. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/609 της Επιτροπής, της 17ης Μαρτίου 2023, για την εκ νέου επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας όσον αφορά την εταιρεία Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd μετά την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση T-242/19 (ΕΕ L 80 της 20.3.2023, σ. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2019, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 16 της 18.1.2019, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([5]) ΕΕ C 154 της 2.5.2023, σ. 46.

### 1.3. **Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων**

(6) Η Επιτροπή, αφού ζήτησε τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού και αφού έκρινε ότι υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, κίνησε, στις 17 Ιανουαρίου 2024, επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (στο εξής: οικεία χώρα) βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([6]) (στο εξής: ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας).

### 1.4. **Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης και εξεταζόμενη περίοδος**

(7) Η έρευνα με αντικείμενο τη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 (στο εξής: περίοδος της έρευνας επανεξέτασης). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της πιθανότητας συνέχισης ή επανάληψης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως το τέλος της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης (στο εξής: εξεταζόμενη περίοδος).

### 1.5. **Ενδιαφερόμενα μέρη**

(8) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να επικοινωνήσουν με την Επιτροπή για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά άλλους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς στη ΛΔΚ καθώς και τις αρχές της ΛΔΚ, τους γνωστούς εισαγωγείς, τους χρήστες, καθώς και τις ενώσεις που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονταν για την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

(9) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον/τη σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

### 1.6. **Δειγματοληψία**

(10) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ήταν πιθανό να προβεί σε επιλογή δείγματος των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

#### 1.6.1. *Δειγματοληψία των ενωσιακών παραγωγών*

(11) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δήλωσε ότι είχε επιλέξει προσωρινά δείγμα ενωσιακών παραγωγών. Η Επιτροπή επέλεξε το δείγμα βάσει του όγκου παραγωγής. Το δείγμα αυτό περιλάμβανε 3 ενωσιακούς παραγωγούς. Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αντιπροσώπευαν το 23,4 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το προσωρινό δείγμα. Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις σχετικά με το προσωρινό δείγμα. Το δείγμα θεωρήθηκε αντιπροσωπευτικό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

#### 1.6.2. *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(12) Για να αποφασίσει η Επιτροπή αν ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.

(13) Κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν απάντησε στο έντυπο δειγματοληψίας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε ότι δεν ήταν αναγκαίο να πραγματοποιηθεί δειγματοληψία.

([6]) Ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ*

(14) Για να αποφασίσει η Επιτροπή κατά πόσον ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από όλους τους γνωστούς παραγωγούς στη ΛΔΚ να παράσχουν τα στοιχεία που προσδιορίζονταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή της ΛΔΚ στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ορίσει τυχόν άλλους παραγωγούς που, ενδεχομένως, θα ενδιαφέρονταν να συμμετάσχουν στην έρευνα και/ή να επικοινωνήσει μ' αυτούς.

(15) Μόνο δύο παραγωγοί-εξαγωγείς από τη ΛΔΚ υπέβαλαν απάντηση στο πλαίσιο της δειγματοληψίας· ως εκ τούτου, η δειγματοληψία δεν κρίθηκε αναγκαία. Επιπλέον, οι δύο αυτές εταιρείες αντιπροσώπευαν από κοινού σημαντικά λιγότερο από το 0,1 % του κινεζικού κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων όσον αφορά i) τις εξαγωγές στην Ένωση, ii) τις εξαγωγές σε όλους τους άλλους εξαγωγικούς προορισμούς, iii) τις εγχώριες πωλήσεις και iv) την κινεζική παραγωγική ικανότητα κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Επομένως, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι εν λόγω δύο εταιρείες δεν μπορούσαν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικές για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων για τους σκοπούς της έρευνας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων.

(16) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκαν επαρκώς για την εξαγωγή αντιπροσωπευτικών συμπερασμάτων και ενημέρωσε τις δύο εταιρείες ότι η Επιτροπή σκόπευε να εφαρμόσει το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού και να βασίσει στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία τα συμπεράσματά της σχετικά με τη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας όσον αφορά τις εισαγωγές από τη ΛΔΚ.

(17) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενημέρωσε τις αρχές της ΛΔΚ με τη ρηματική διακοίνωση της 12ης Φεβρουαρίου 2024 ότι ενδέχεται να καταφύγει στη χρήση των διαθέσιμων πραγματικών στοιχείων βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού κατά την εξέταση της συνέχισης ή της επανάληψης του ντάμπινγκ. Οι αρχές της ΛΔΚ δεν απάντησαν στη ρηματική διακοίνωση.

1.7. **Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο**

(18) Η Επιτροπή απέστειλε στην κυβέρνηση της Κίνας (στο εξής: κινεζική κυβέρνηση) ερωτηματολόγιο σχετικά με την ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων στη ΛΔΚ κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.

(19) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις δύο εταιρείες που είχαν αποστείλει απάντηση στο πλαίσιο της δειγματοληψίας ότι δεν μπορούσαν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικές για τον συνολικό κινεζικό κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και ότι οι ειδικές ανά εταιρεία πληροφορίες τους δεν μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για αντιπροσωπευτικά συμπεράσματα σχετικά με όλες τις εξαγωγές από τη ΛΔΚ στην Ένωση. Η Επιτροπή κάλεσε τις δύο εταιρείες να επικοινωνήσουν με τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε περίπτωση που, παρ' όλα αυτά, σκόπευαν να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο. Κατά την έναρξη της έρευνας κατέστη διαθέσιμο αντίγραφο των ερωτηματολογίων στον φάκελο υπόψη των ενδιαφερόμενων μερών και στον ιστότοπο της ΓΔ Εμπορίου.

(20) Δεν ελήφθησαν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ούτε από την κινεζική κυβέρνηση ούτε από κάποιον Κινέζο παραγωγό(-εξαγωγέα).

1.8. **Επαλήθευση**

(21) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε απαραίτητες για τον προσδιορισμό, αφενός, της πιθανότητας συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ και της ζημίας και, αφετέρου, του συμφέροντος της Ένωσης. Επισκέψεις επαλήθευσης, σύμφωνα με το άρθρο 16 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

*Ενωσιακές παραγωγοί:*

— Cube Bikes, Γερμανία·

— Accell Hunland, Ουγγαρία·

— Cross, Βουλγαρία.

1.9. **Μεταγενέστερη διαδικασία**

(22) Στις 25 Οκτωβρίου 2024 η Επιτροπή κοινοποίησε τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων σκόπευε να διατηρήσει τους ισχύοντες δασμούς αντιντάμπινγκ. Σε όλα τα μέρη χορηγήθηκε προθεσμία εντός της οποίας θα μπορούσαν να διατυπώσουν παρατηρήσεις σχετικά με την κοινοποίηση των τελικών συμπερασμάτων.

(23) Αρκετά ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή και εξετάζονται στα σημεία 2.3 και 7 κατωτέρω. Παραχωρήθηκε ακρόαση σε ένα μέρος που το ζήτησε.

## 2. ΥΠΟ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ, ΟΙΚΕΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

### 2.1. Υπό επανεξέταση προϊόν

(24) Το υπό επανεξέταση προϊόν είναι το ίδιο με εκείνο της αρχικής έρευνας, δηλαδή ποδήλατα, με υποβοήθηση πεταλιών, με βοηθητικό ηλεκτρικό κινητήρα, που επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10) (στο εξής: υπό επανεξέταση προϊόν).

### 2.2. Οικείο προϊόν

(25) Το οικείο προϊόν της παρούσας έρευνας είναι το υπό επανεξέταση προϊόν καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

### 2.3. Ομοειδές προϊόν

(26) Όπως διαπιστώθηκε στην αρχική έρευνα, η παρούσα έρευνα επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων επιβεβαίωσε ότι τα ακόλουθα προϊόντα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες βασικές χρήσεις:

— το οικείο προϊόν όταν εξάγεται στην Ένωση·

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας·

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στον υπόλοιπο κόσμο· και

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(27) Ως εκ τούτου, τα προϊόντα αυτά θεωρούνται ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

(28) Μετά την κοινοποίηση των τελικών συμπερασμάτων, ένα μέρος υποστήριξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει ότι τα εξαρτήματα που εισάγονται από τους απαλλασσόμενους εισαγωγείς και/ή από απαλλασσόμενους αλλοδαπούς εξαγωγείς σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση 2024/1279 της Επιτροπής ([7]) δεν θα πρέπει να θεωρούνται οικείο προϊόν. Σύμφωνα με το εν λόγω μέρος, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι εξαρτήματα του οικείου προϊόντος που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για το οικείο προϊόν δεν υπόκεινται σε δασμούς αντιντάμπινγκ εάν εισάγονται χωριστά.

(29) Η Επιτροπή έκρινε ότι η διευκρίνιση αυτή δεν ήταν δικαιολογημένη, δεδομένου ότι ορισμένα εξαρτήματα δεν καλύπτονται από τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας επανεξέτασης. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

## 3. ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

### 3.1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

(30) Κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, οι εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ συνεχίστηκαν, αν και σε χαμηλότερα επίπεδα σε σύγκριση με την περίοδο της αρχικής έρευνας (δηλαδή μεταξύ 1ης Οκτωβρίου 2016 και 30ής Σεπτεμβρίου 2017). Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, οι εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ αντιπροσώπευαν περίπου το 4,4 % της αγοράς της Ένωσης κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, έναντι μεριδίου αγοράς 35 % κατά τη διάρκεια της αρχικής έρευνας. Σε απόλυτες τιμές, ο όγκος των εισαγωγών από τη ΛΔΚ μειώθηκε από 699 658 τεμάχια κατά την περίοδο της αρχικής έρευνας σε 220 914 τεμάχια κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

([7]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1279 της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2024, σχετικά με απαλλαγές από τον επεκταθέντα δασμό αντιντάμπινγκ σε ορισμένα εξαρτήματα ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 88/97 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 1.6.3., κανένας παραγωγός-εξαγωγέας από τη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε στην έρευνα. Συνεπώς, η Επιτροπή ενημέρωσε τις αρχές της ΛΔΚ ότι, λόγω της έλλειψης συνεργασίας, η Επιτροπή θα μπορούσε να εφαρμόσει το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού σχετικά με τα συμπεράσματα όσον αφορά τη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις ή αιτήματα για παρέμβαση του/της συμβούλου ακροάσεων σχετικά με το θέμα αυτό.

(32) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, τα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ βασίστηκαν στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, ειδικότερα στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν μαζί με την αίτηση επανεξέτασης και στις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα συνεργαζόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της έρευνας επανεξέτασης (δηλαδή από την αιτούσα και τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος).

### 3.2. **Διαδικασία καθορισμού της κανονικής αξίας για τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού**

(33) Με βάση τα επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που ήταν διαθέσιμα κατά την έναρξη της έρευνας και τα οποία φαίνεται να καταδεικνύουν, όσον αφορά τη ΛΔΚ, την ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή κίνησε την έρευνα με βάση το άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού.

(34) Η Επιτροπή, προκειμένου να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που θεωρούσε αναγκαίες για την έρευνά της όσον αφορά τις εικαζόμενες σημαντικές στρεβλώσεις, απέστειλε ερωτηματολόγιο στην κινεζική κυβέρνηση. Επιπλέον, στο σημείο 5.3.2 της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες και να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού εντός 37 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η κινεζική κυβέρνηση δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο ούτε υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού εντός της προθεσμίας. Στη συνέχεια, η Επιτροπή ενημέρωσε την κινεζική κυβέρνηση ότι θα χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία κατά την έννοια του άρθρου 18 του βασικού κανονισμού για τον προσδιορισμό της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων στη ΛΔΚ.

(35) Στο σημείο 5.3.2. της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, είχε προσωρινά επιλέξει την Τουρκία ως κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, για τον καθορισμό της κανονικής αξίας με βάση τιμές ή δείκτες αναφοράς χωρίς στρεβλώσεις. Η Επιτροπή δήλωσε περαιτέρω ότι θα εξετάσει άλλες πιθανώς κατάλληλες χώρες σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού.

(36) Στις 18 Ιουλίου 2024 η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη, μέσω σημειώματος στον φάκελο, σχετικά με τις συναφείς πηγές που σκόπευε να χρησιμοποιήσει για να καθορίσει την κανονική αξία, με την Τουρκία ως αντιπροσωπευτική χώρα. Στο εν λόγω σημείωμα, η Επιτροπή διαβίβασε κατάλογο όλων των συντελεστών παραγωγής, όπως είναι οι πρώτες ύλες, η εργασία και η ενέργεια που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι θα καθόριζε τα έξοδα πώλησης, τα γενικά και διοικητικά έξοδα (στο εξής: ΓΔΕΠ) και τα κέρδη με βάση τις συγκεντρωτικές οικονομικές καταστάσεις από τις στατιστικές λογαριασμών επιχειρήσεων ([8]) για 206 κερδοφόρες επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στην κατηγορία 30.9 της στατιστικής ταξινόμησης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Ένωση (κοινώς αναφερόμενης ως NACE) «Κατασκευή εξοπλισμού μεταφορών π.δ.κ.α.». Τα στοιχεία για τους εν λόγω παραγωγούς στην αντιπροσωπευτική χώρα συγκεντρώνονται από την Κεντρική Τράπεζα της Τουρκίας και την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία. Τα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και ελήφθησαν παρατηρήσεις από την αιτούσα, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 67.

### 3.3. **Κανονική αξία**

(37) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, «*[η] κανονική αξία βασίζεται καταρχήν στις πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, από ανεξάρτητους πελάτες στη χώρα εξαγωγής*».

([8]) Στατιστικές λογαριασμών επιχειρήσεων, διαθέσιμες στη διεύθυνση https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, «*[σ]ε περίπτωση που διαπιστωθεί […] ότι δεν είναι σκόπιμο να χρησιμοποιούνται οι εγχώριες τιμές και το κόστος στη χώρα εξαγωγής λόγω της ύπαρξης στη χώρα αυτή σημαντικών στρεβλώσεων κατά την έννοια του στοιχείου β), η κανονική αξία κατασκευάζεται αποκλειστικά με βάση το κόστος παραγωγής και πώλησης που αντικατοπτρίζει τις τιμές χωρίς στρεβλώσεις ή βάσει δεικτών αναφοράς*», και «περιλαμβάνει ένα μη στρεβλωμένο και εύλογο ποσό για τα διοικητικά έξοδα, τα έξοδα πώλησης και τα γενικά έξοδα και κέρδη» (διοικητικά έξοδα, έξοδα πώλησης και γενικά έξοδα, στο εξής: ΓΔΕΠ).

(39) Όπως εξηγείται αναλυτικότερα παρακάτω, η Επιτροπή, στην παρούσα έρευνα, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και λόγω της έλλειψης συνεργασίας από πλευράς της κινεζικής κυβέρνησης και των παραγωγών στην Κίνα, ήταν σκόπιμη η εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού.

3.3.1. *Ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων*

(40) Ο χάλυβας και το αλουμίνιο αποτελούν βασικές πρώτες ύλες στον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων. Ουσιαστικά, όλα τα κύρια εξαρτήματα ποδηλάτων κατασκευάζονται εξολοκλήρου ή εν μέρει από αυτά τα υλικά. Οι σκελετοί, τα πιρούνια και τα τιμόνια των ποδηλάτων είναι συνήθως κατασκευασμένα είτε από χάλυβα είτε από αλουμίνιο. Οι τροχοί και οι ακτίνες, οι αλυσίδες, οι εκτροχιαστές, οι ταχύτητες, τα καλώδια και οι σχάρες κατασκευάζονται συνήθως από χάλυβα. Οι προφυλακτήρες και τα πετάλια κατασκευάζονται από μέταλλο ή πλαστικό (δηλαδή προϊόντα της χημικής βιομηχανίας). Η αίτηση ανέφερε τις σημαντικές στρεβλώσεις που διαπίστωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε πρόσφατες έρευνες στους κινεζικούς κλάδους παραγωγής χάλυβα και αλουμινίου, όπως οι εισαγωγές από την Κίνα συνδετήρων από χάλυβα, συγκολλημένων σωλήνων κάθε είδους από χάλυβα, χαλύβδινων πύργων ανεμογεννητριών, ρολών θερμής έλασης από ανοξείδωτο χάλυβα ([9]) · αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση, προϊόντων εξώθησης αλουμινίου, πλατέων προϊόντων έλασης από αλουμίνιο, αλουμινόχαρτου, και τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα ([10]). Τα επαναλαμβανόμενα και συνεπή συμπεράσματα σε αυτές τις περιπτώσεις είναι, σύμφωνα με την αίτηση, σαφή αποδεικτικά στοιχεία συστημικών στρεβλώσεων του κινεζικού κόστους και των τιμών των προϊόντων χάλυβα και αλουμινίου κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.

(41) Όπως και σε προηγούμενες έρευνες σχετικά με τους τομείς του χάλυβα και του αλουμινίου στη ΛΔΚ, η Επιτροπή εξέτασε στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας κατά πόσον ήταν σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές και το κόστος στη ΛΔΚ, λόγω της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων. Η Επιτροπή το έπραξε με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία του φακέλου, συμπεριλαμβανομένων των αποδεικτικών στοιχείων που περιέχονται στην αίτηση, καθώς και στο έγγραφο με τίτλο «Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations» (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με

([9]) Βλέπε εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/191 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2022, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων συνδετήρων από σίδηρο ή χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 36 της 17.2.2022)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/635 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων συγκολλημένων σωλήνων κάθε είδους από σίδηρο ή μη κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λευκορωσίας, Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και Ρωσίας (ΕΕ L 132 της 19.4.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2239 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων χαλύβδινων πύργων ανεμογεννητριών κοινής ωφέλειας καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 450 της 16.12.2021)· και εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2239 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων χαλύβδινων πύργων ανεμογεννητριών κοινής ωφέλειας καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 450 της 16.12.2021).

([10]) Βλέπε εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/983 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 216 της 18.6.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2170 της Επιτροπής, της 7ης Δεκεμβρίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 438 της 8.12.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1428 της Επιτροπής, της 12ης Οκτωβρίου 2020, για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές προϊόντων εξώθησης αλουμινίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 336 της 13.10.2020)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/546 της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές προϊόντων εξώθησης αλουμινίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 109 της 30.3.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/582 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2021, για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές πλατέων προϊόντων έλασης από αλουμίνιο καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 124 της 12.4.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/1784 της Επιτροπής, της 8ης Οκτωβρίου 2021, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές πλατέων προϊόντων έλασης από αλουμίνιο καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 359 της 11.10.2021)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/402 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2022, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων ειδών αλουμινόχαρτου, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 83 της 10.3.2022)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/112 της Επιτροπής, της 18ης Ιανουαρίου 2023, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 18 της 19.1.2023). Βλέπε επίσης τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1012 της Επιτροπής, της 17ης Ιουλίου 2018, για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/671 (ΕΕ L 181 της 18.7.2018).

σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας) ([11]) (στο εξής: έκθεση), καθώς και στην επικαιροποιημένη του έκδοση (στο εξής: επικαιροποιημένη έκθεση) ([12]), το οποίο βασίζεται σε δημόσια διαθέσιμες πηγές. Η συγκεκριμένη ανάλυση κάλυψε την εξέταση των σημαντικών κρατικών παρεμβάσεων στην οικονομία της ΛΔΚ εν γένει, αλλά και την ειδική κατάσταση της αγοράς στον σχετικό τομέα, συμπεριλαμβανομένου του υπό επανεξέταση προϊόντος. Η Επιτροπή συμπλήρωσε περαιτέρω τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία με έρευνα που διενήργησε η ίδια σχετικά με τα διάφορα συναφή κριτήρια για την επιβεβαίωση της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων στη ΛΔΚ, όπως διαπιστώθηκε και από προηγούμενες σχετικές έρευνές της.

(42) Στην αίτηση προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η κινεζική οικονομία στο σύνολό της επηρεάζεται ευρέως από σημαντικές κυβερνητικές παρεμβάσεις, λόγω των οποίων οι εγχώριες τιμές και το κόστος των κινεζικών ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην παρούσα έρευνα. Ειδικότερα, στην αίτηση αναφερόταν ότι ο κινεζικός κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο κρατικής ιδιοκτησίας, κρατικής επιρροής και/ή κρατικής επιδότησης, και αρκετοί παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων έχουν στενούς δεσμούς με την κινεζική κυβέρνηση, τις περιφερειακές ή τοπικές κυβερνήσεις, είτε άμεσα είτε μέσω ενώσεων. Στην αίτηση γινόταν παραπομπή στην έκθεση, στην κινεζική νομοθεσία, σε περαιτέρω εκθέσεις, καθώς και σε πρόσθετα ανεπίσημα αποδεικτικά στοιχεία για στρεβλώσεις που εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, προς στήριξη της θέσης που διατυπώθηκε στην αίτηση.

(43) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 40, στην αίτηση αναφέρθηκαν πρόσφατες έρευνες με τις οποίες η Επιτροπή διαπίστωσε ότι υπάρχει σημαντική κρατική παρέμβαση στη ΛΔΚ, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση της αποτελεσματικής κατανομής των πόρων σύμφωνα με τις αρχές της αγοράς ([13]). Πιο συγκεκριμένα, στην αίτηση προβλήθηκε το επιχείρημα ότι η κινεζική οικονομία, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των ηλεκτρικών ποδηλάτων και των ποδηλάτων, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από ένα περίπλοκο σύστημα προγραμματισμού, το οποίο ορίζει τις προτεραιότητες και θέτει τους στόχους στους οποίους θα πρέπει να εστιαστούν η κεντρική και οι τοπικές κυβερνήσεις. Οι εν λόγω πολιτικές εισάγουν διακρίσεις υπέρ των εγχώριων παραγωγών ή επηρεάζουν με άλλον τρόπο τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς Στην αίτηση αναφέρθηκε, επίσης, ότι το σύστημα προγραμματισμού στην Κίνα έχει ως αποτέλεσμα τη διοχέτευση των πόρων σε τομείς που χαρακτηρίζονται στρατηγικοί ή πολιτικά σημαντικοί από την κυβέρνηση, και όχι την κατανομή τους σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς. Επιπλέον, στην αίτηση αναφέρθηκε ότι το κόστος των περισσότερων, αν όχι όλων, των συντελεστών παραγωγής της κινεζικής παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι στρεβλωμένο, συμπεριλαμβανομένων του χάλυβα και του αλουμινίου για τα εξαρτήματα ποδηλάτων, της ηλεκτρικής ενέργειας, της γης και του κόστους εργασίας.

(44) Η αίτηση παρείχε παραδείγματα στοιχείων που καταδεικνύουν την ύπαρξη στρεβλώσεων, όπως παρατίθενται στο άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) πρώτη έως έκτη περίπτωση του βασικού κανονισμού. Στην αίτηση διαπιστώθηκε επίσης ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και τα κατασκευαστικά στοιχεία του (δηλαδή μπαταρίες, κινητήρες, μονάδες ελέγχου, και ελαφρά μεταλλικά εξαρτήματα) θεωρούνται βασικοί/στρατηγικοί κλάδοι παραγωγής, η ανάπτυξη των οποίων επιδιώκεται ενεργά από την κινεζική κυβέρνηση ως στόχος πολιτικής. Ειδικότερα, η αίτηση ανέφερε ότι η κινεζική κυβέρνηση προωθεί σε μεγάλο βαθμό τον κινεζικό κλάδο παραγωγής ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων μέσω εθνικών, περιφερειακών και τοπικών μέσων, όπως το 14ο πενταετές γενικό πρόγραμμα ([14])· η ανακοίνωση «Made in China 2025» ([15])· ο κατάλογος των βιομηχανιών που προωθούνται για ξένες επενδύσεις στην κεντρική και τη δυτική περιοχή της Κίνας ([16]) (έκδοση του 2020), και ο κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών ([17]) (μπαταρίες και ελαφρύ υλικό). Στην αίτηση αναφέρονταν επίσης αρκετές επαρχίες, μεταξύ των οποίων οι Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong και Guangdong, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν τον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων και/ή ηλεκτρικών οχημάτων στα περιφερειακά τους σχέδια.

([11]) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=el.

([12]) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 10 Απριλίου 2024, SWD(2024) 91 final, διατίθεται στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=el.

([13]) Βλέπε εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/2068 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 80· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/191 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 208· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/95 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 59· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2239 της Επιτροπής, αιτιολογικές σκέψεις 67-74· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/635 της Επιτροπής, αιτιολογικές σκέψεις 149-150.

([14]) 14ο πενταετές πρόγραμμα για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τις προοπτικές για το 2035, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([15]) Διατίθεται στη διεύθυνση https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([16]) Διατίθεται στη διεύθυνση (από τη σελίδα 29) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([17]) Διατίθεται στη διεύθυνση https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

(45) Εν κατακλείδι, η αίτηση υποστήριξε την άποψη ότι οι τιμές ή το κόστος, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των πρώτων υλών, της ενέργειας και της εργασίας, δεν είναι αποτέλεσμα των δυνάμεων της ελεύθερης αγοράς, διότι επηρεάζονται από σημαντική κρατική παρέμβαση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Σ' αυτήν τη βάση, σύμφωνα με την αίτηση, δεν είναι σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές και το εγχώριο κόστος για τον καθορισμό της κανονικής αξίας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

(46) Η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε παρατηρήσεις ούτε προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία τα οποία να στηρίζουν ή να αντικρούουν τα υπάρχοντα αποδεικτικά στοιχεία του φακέλου της έρευνας, συμπεριλαμβανομένων της (επικαιροποιημένης) έκθεσης και των πρόσθετων αποδεικτικών στοιχείων που παρασχέθηκαν από την αιτούσα, σχετικά με την ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων και/ή με τη σκοπιμότητα της εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού στην προκειμένη περίπτωση.

(47) Η έρευνα της Επιτροπής επιβεβαίωσε τον ισχυρισμό που περιέχεται στην αίτηση ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων εξακολουθεί να θεωρείται βασικός κλάδος παραγωγής από την κινεζική κυβέρνηση. Αυτό επιβεβαιώνεται από τα πολυάριθμα προγράμματα, οδηγίες και άλλα έγγραφα που επικεντρώνονται στην προώθηση του τομέα παραγωγής ποδηλάτων εν γένει και ειδικότερα του τομέα παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, και εκδίδονται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

(48) Το 14ο πενταετές γενικό πρόγραμμα ανέφερε συγκεκριμένα τον κινεζικό κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ως προωθούμενο κλάδο παραγωγής. Επιπλέον, ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έχει καταχωριστεί ως προωθούμενος κλάδος παραγωγής σε διάφορους καταλόγους που έχει εγκρίνει η κινεζική κυβέρνηση, όπως αυτοί που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 44 ανωτέρω.

(49) Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση και οι περιφερειακές κυβερνήσεις έχουν εκδώσει και ειδικά τομεακά σχέδια και προγράμματα στήριξης για τον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων. Για παράδειγμα, η κατευθυντήρια γνώμη του 2022 σχετικά με την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη της ελαφράς βιομηχανίας MIIT 2022/68 ([18]) παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες όσον αφορά βασικά τεχνολογικά έργα έρευνας και ανάπτυξης που αναφέρουν τη μετάδοση ποδηλάτων και την τεχνολογία ασφάλειας μπαταριών ιόντων λιθίου υψηλής απόδοσης. Περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με την αναβάθμιση της καινοτόμου μηχανικής κατασκευής προϊόντων όσον αφορά τα ποδήλατα, όπως τα ποδήλατα μεγάλων αποστάσεων παντός εδάφους και τα πτυσσόμενα ποδήλατα υψηλών επιδόσεων, καθώς και τα ευφυή ηλεκτρικά ποδήλατα. Οι πρότυπες συνθήκες του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων του 2024 ([19]) και τα τυποποιημένα μέτρα διαχείρισης ανακοινώσεων του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων (MIIT) ([20]) ανακοινώθηκαν από το υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας Πληροφοριών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, την κρατική διοίκηση για τη ρύθμιση της αγοράς, και το Εθνικό Γραφείο Πυρόσβεσης και Διάσωσης προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, η ανακοίνωση ανέφερε ότι *«οι νέες επιχειρήσεις παραγωγής και τα νέα και διευρυμένα έργα θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των εθνικών βιομηχανικών πολιτικών. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να ενισχύσουν την τεχνολογική καινοτομία, να βελτιώσουν την ποιότητα των προϊόντων, να ενθαρρύνουν τον έξυπνο και πράσινο μετασχηματισμό υψηλών προδιαγραφών και την αναβάθμιση των υφιστάμενων γραμμών παραγωγής, και να μειώσουν τα κατασκευαστικά έργα που απλώς επεκτείνουν την παραγωγική ικανότητα. Να ενθαρρυνθούν οι περιφέρειες που διαθέτουν συνθήκες για την προώθηση της εντατικής ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων με βάση τα βιομηχανικά πάρκα»*. Επιπλέον, η ανακοίνωση περιλάμβανε πληροφορίες σχετικά με την εποπτεία και τη διαχείριση του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, αναφέροντας ότι *«οι κλαδικές ενώσεις οργανώνουν επιχειρήσεις για την ενίσχυση της αυτοπειθαρχίας του κλάδου, καθοδηγούν τις επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην παραγωγή και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες σύμφωνα με τη νομοθεσία, και βοηθούν το αρμόδιο τμήμα του κλάδου παραγωγής στην εφαρμογή και την παρακολούθηση των εν λόγω πρότυπων συνθηκών»*.

([18]) Κατευθυντήρια γνώμη του 2022 σχετικά με την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη της ελαφράς βιομηχανίας, διαθέσιμη στη διεύθυνση https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([19]) Βλέπε επίσης άρθρο που αναρτήθηκε στον ιστότοπο του MOFCOM στις 12.6.2024 με τίτλο «Τα ηλεκτρικά ποδήλατα της Κίνας επεκτείνουν ενεργά την αγορά "Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος"», διαθέσιμο στη διεύθυνση http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) Οι «πρότυπες συνθήκες του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων του 2024» και τα τυποποιημένα μέτρα διαχείρισης ανακοινώσεων του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων (MIIT) διατίθενται στη διεύθυνση http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

(50) Περαιτέρω στόχοι στον τομέα της βιομηχανικής πολιτικής όσον αφορά τα ηλεκτρικά ποδήλατα υπάρχουν επίσης στα έγγραφα προγραμματισμού επαρχιών, όπως οι επαρχίες Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai, και Jiansgu ([24]). Η επαρχία Jiangsu είναι η πρώτη σε παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων επαρχία στη ΛΔΚ, με την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων της να αντιπροσωπεύει περίπου το 20 % της παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων της χώρας ([25]). Διαθέτει βιομηχανικό πάρκο υψηλής τεχνολογίας με την ονομασία «Ζώνη οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης Tianjin Ziya», το οποίο αποτελεί την κορυφαία βιομηχανική περιοχή στην παραγωγή ποδηλάτων γενικά και ηλεκτρικών ποδηλάτων ειδικότερα ([26]), και το οποίο έλαβε το σήμα «Κινεζική πρωτεύουσα ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων», που απονέμει η ομάδα εμπειρογνωμόνων της Κινεζικής Ομοσπονδίας Ελαφράς Βιομηχανίας και της Κινεζικής Ένωσης Ποδηλάτων ([27]).

(51) Όσον αφορά το γεγονός ότι η κινεζική κυβέρνηση είναι σε θέση να παρεμβαίνει στις τιμές και στο κόστος μέσω της κρατικής παρουσίας σε επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση του βασικού κανονισμού, η έρευνα κατέδειξε ότι η Κινεζική Ένωση Ποδηλάτων (CBA) ελέγχεται από το Κομμουνιστικό Κόμμα της Κίνας, όπως καθορίζεται στο καταστατικό ([28]). Ειδικότερα, στο άρθρο 21 του καταστατικού της CBA καθορίζεται η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου και οι όροι που πρέπει να πληροί, ήτοι, μεταξύ άλλων, «*να υποστηρίζει την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, να εφαρμόζει με ευσυνειδησία τη γραμμή, τις αρχές και τις πολιτικές του κόμματος, να τηρεί τους νόμους και τους κανονισμούς, να τηρεί την κοινωνική και επαγγελματική δεοντολογία και να διαθέτει υψηλή πολιτική ποιότητα και επαγγελματισμό*». Επιπλέον, η Ένωση Ποδηλάτων Jiangsu περιλαμβάνει στο άρθρο 4 του καταστατικού της ([29]) ότι «*[σ]ύμφωνα με τις διατάξεις του Συντάγματος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, η παρούσα ένωση οργανώνεται με βάση το Κομμουνιστικό Κόμμα της Κίνας, ασκεί κομματικές δραστηριότητες και εξασφαλίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες της κομματικής οργάνωσης*», και στο άρθρο 5 ότι «*[α]ρχή καταχώρισης της εν λόγω ένωσης είναι το τμήμα Πολιτικών Υποθέσεων της επαρχίας Jiangsu. Η παρούσα ένωση αποδέχεται την επιχειρηματική καθοδήγηση, την εποπτεία και τη διαχείριση του Τμήματος Πολιτικών Υποθέσεων της επαρχίας Jiangsu και άλλων σχετικών υπηρεσιών*».

(52) Όσον αφορά τους βασικούς παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων, από την έρευνα διαπιστώθηκε επίσης ότι η Fushida είναι μέλος της CBA και ο διευθύνων σύμβουλος της είναι γραμματέας κομματικής οργάνωσης ([30]). Η Shanghai Phoenix είναι εταιρεία που ανήκει κατά 24,36 % στο κράτος ([31]) και ο πρόεδρός της είναι γραμματέας κομματικής επιτροπής από τον Ιανουάριο του 2023. Η Flying Pigeon είναι κρατική επιχείρηση την οποία κατέχει ο Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, κρατικός όμιλος επιχειρήσεων στο πλαίσιο της SASAC ([32]). Όσον αφορά την ιδιωτική εταιρεία Zhonglu co. που εκμεταλλεύεται το εμπορικό σήμα Shanghai Forever, πρέπει να σημειωθεί ότι ο πρόεδρος της εταιρείας είναι αναπληρωτής γραμματέας της κομματικής επιτροπής ([33]).

([21]) Μέτρα διαχείρισης της επαρχίας Shandong του 2022 που εφαρμόζονται στα ηλεκτρικά ποδήλατα, διαθέσιμα στη διεύθυνση https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([22]) Hebei, 14ο πενταετές σχέδιο σχετικά με την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη της κατασκευαστικής βιομηχανίας, διαθέσιμη στη διεύθυνση http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([23]) Tianjin, 14ο πενταετές σχέδιο σχετικά με την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη της κατασκευαστικής βιομηχανίας, διαθέσιμη στη διεύθυνση https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([24]) Jiangsu, Ανακοίνωση του 2024 σχετικά με το σχέδιο εφαρμογής για την προώθηση της ανανέωσης του εξοπλισμού στον βιομηχανικό τομέα, διαθέσιμη στη διεύθυνση https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([25]) Βλέπε άρθρο στον Τύπο, της 21.11.2023, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([26]) Άρθρο στον Τύπο, της 11.12.2023, σχετικά με το συγκρότημα ποδηλάτων Tianjin Jinghai, με τίτλο «Ποδήλατα, ηλεκτρικά ποδήλατα: γιατί η Jinghai αποκαλείται η "πρωτεύουσα";» «Η περιφέρεια Jinghai δημιουργεί μια ολοκληρωμένη βιομηχανική αλυσίδα για να αφήσει τους μικρούς τροχούς να κινήσουν τη "μεγάλη ανάπτυξη"», διαθέσιμο στη διεύθυνση https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([27]) Άρθρο στον Τύπο, της 4.7.2024, σχετικά με το βιομηχανικό πάρκο Jinghai, με τίτλο «Ο ρομποτικός βραχίονας του εργοστασίου Tianjin της AIMA Technology βρίσκεται σε λειτουργία», διαθέσιμο στη διεύθυνση https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([28]) Άρθρο 3 του καταστατικού της CBA, διαθέσιμο στη διεύθυνση http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33. (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([29]) Βλέπε http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([30]) Βλέπε https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([31]) Βλέπε την ετήσια έκθεση για το 2023, σελίδες 9, 28 και 65, διαθέσιμη στη διεύθυνση http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([32]) Βλέπε https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([33]) Βλέπε την ετήσια έκθεση για το 2023, σ. 22, διαθέσιμη στη διεύθυνση http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

(53) Επιπλέον, στον τομέα του υπό επανεξέταση προϊόντος έχουν θεσπιστεί πολιτικές που εισάγουν διακρίσεις υπέρ των εγχώριων παραγωγών ή που επηρεάζουν με άλλον τρόπο την αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) τρίτη περίπτωση του βασικού κανονισμού. Κατά την έρευνα εντοπίστηκαν περαιτέρω έγγραφα που δείχνουν ότι ο κλάδος επωφελείται από την κυβερνητική καθοδήγηση και παρέμβαση στον τομέα των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Επιπλέον, ο κλάδος παραγωγής ποδηλάτων στην περιφέρεια Jinghai συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο των χαρακτηριστικών συνεργατικών βιομηχανικών σχηματισμών μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων το 2023 που ανακοινώθηκε από το υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 49 ανωτέρω) ([34]).

(54) Στην παρούσα έρευνα δεν υποβλήθηκαν στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν επηρεάζεται από την κρατική παρέμβαση στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) έκτη περίπτωση του βασικού κανονισμού. Για παράδειγμα, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι η Shanghai Phoenix επωφελήθηκε από κρατικές επιδοτήσεις το 2022 και το 2023, όπως αναφέρεται στην ετήσια έκθεσή της για το 2023 ([35]). Η Zhonglu co, η οποία εκμεταλλεύεται το εμπορικό σήμα Shanghai Forever, επωφελήθηκε επίσης από κρατικές επιδοτήσεις, όπως αναφέρεται στην ετήσια έκθεσή της για το 2023 ([36]).

(55) Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, για την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος, είναι απαραίτητη μια σειρά εισροών (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 40 ανωτέρω). Όταν οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων αγοράζουν/προμηθεύονται τις εν λόγω εισροές, οι τιμές που καταβάλλουν (και οι οποίες καταγράφονται ως το κόστος τους) εκτίθενται σαφώς στις ίδιες συστημικές στρεβλώσεις που περιγράφηκαν προηγουμένως. Για παράδειγμα, οι προμηθευτές εισροών απασχολούν εργατικό δυναμικό το οποίο υπόκειται στις στρεβλώσεις. Μπορούν να δανειστούν χρήματα που υπόκεινται στις στρεβλώσεις του χρηματοπιστωτικού τομέα / της κατανομής κεφαλαίων. Επιπλέον, υπόκεινται στο σύστημα σχεδιασμού που εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και σε όλους τους τομείς.

(56) Ως εκ τούτου, όχι μόνο οι εγχώριες τιμές πώλησης των ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν είναι κατάλληλες για να χρησιμοποιηθούν κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, αλλά επηρεάζεται και το κόστος όλων των εισροών (συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών, της ενέργειας, της γης, της χρηματοδότησης, της εργασίας κ.λπ.), επειδή η διαμόρφωση των τιμών τους επηρεάζεται από σημαντική κρατική παρέμβαση, η οποία περιγράφεται στα μέρη I και II της (επικαιροποιημένης) έκθεσης. Πράγματι, οι κρατικές παρεμβάσεις που περιγράφονται σε σχέση με την κατανομή κεφαλαίου, γης, εργασίας, ενέργειας και πρώτων υλών εκτείνονται σε ολόκληρη τη ΛΔΚ. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι μια εισροή που παράχθηκε καθαυτή στη ΛΔΚ με τον συνδυασμό ενός φάσματος συντελεστών παραγωγής εκτίθεται σε σημαντικές στρεβλώσεις. Το ίδιο ισχύει για την εισροή της εισροής και ούτω καθεξής.

(57) Εν ολίγοις, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία έδειξαν ότι οι τιμές ή το κόστος του υπό επανεξέταση προϊόντος, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των πρώτων υλών, της ενέργειας και της εργασίας, δεν αποτελούν αποτέλεσμα των δυνάμεων της ελεύθερης αγοράς, διότι επηρεάζονται από σημαντική κρατική παρέμβαση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, όπως καταδεικνύεται από τον πραγματικό ή δυνητικό αντίκτυπο ενός ή περισσότερων από τα σχετικά στοιχεία που παρατίθενται. Σ' αυτή τη βάση και ελλείψει οποιασδήποτε συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές και το εγχώριο κόστος για τον καθορισμό της κανονικής αξίας στη συγκεκριμένη περίπτωση. Συνεπώς, η Επιτροπή προέβη στην κατασκευή της κανονικής αξίας αποκλειστικά βάσει του κόστους παραγωγής και πώλησης που αντικατοπτρίζει τιμές ή δείκτες αναφοράς χωρίς στρεβλώσεις, δηλαδή, στη συγκεκριμένη περίπτωση, βάσει του αντίστοιχου κόστους παραγωγής και πώλησης σε κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, όπως περιγράφεται στην επόμενη ενότητα.

([34]) Άρθρο στον Τύπο, της 4.7.2024, σχετικά με το βιομηχανικό πάρκο Jinghai, με τίτλο «Ο ρομποτικός βραχίονας του εργοστασίου Tianjin της AIMA Technology βρίσκεται σε λειτουργία», διαθέσιμο στη διεύθυνση https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([35]) Βλέπε την ετήσια έκθεση για το 2023, σ. 165, διαθέσιμη στη διεύθυνση http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

([36]) Βλέπε την ετήσια έκθεση για το 2023, σ. 116, διαθέσιμη στη διεύθυνση http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (προσπελάστηκε στις 29 Αυγούστου 2024).

3.3.2. *Αντιπροσωπευτική χώρα*

3.3.2.1. Γενικές παρατηρήσεις

(58) Η επιλογή της αντιπροσωπευτικής χώρας βασίστηκε στα ακόλουθα κριτήρια, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού:

— επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης παρόμοιο με της ΛΔΚ. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή χρησιμοποίησε χώρες με ακαθάριστο εθνικό κατά κεφαλήν εισόδημα παρόμοιο με αυτό της ΛΔΚ σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Παγκόσμιας Τράπεζας ([37])·

— παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος στη συγκεκριμένη χώρα ([38])·

— ύπαρξη άμεσα διαθέσιμων σχετικών στοιχείων στην αντιπροσωπευτική χώρα·

— όταν υπάρχουν περισσότερες από μία πιθανές αντιπροσωπευτικές χώρες, θα πρέπει να προτιμάται, κατά περίπτωση, η χώρα με επαρκές επίπεδο κοινωνικής και περιβαλλοντικής προστασίας.

(59) Όπως επεξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 36, στις 18 Ιουλίου 2024 η Επιτροπή δημοσίευσε σημείωμα στον φάκελο σχετικά με τις πηγές για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Το εν λόγω σημείωμα περιέγραφε τα πραγματικά περιστατικά και τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζονται τα σχετικά κριτήρια, ενημέρωνε τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να θεωρήσει την Τουρκία ως κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα στην παρούσα υπόθεση, σε περίπτωση που επιβεβαιωθεί η ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού.

(60) Σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στο άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή προσδιόρισε την Τουρκία ως χώρα με παρόμοιο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης με αυτό της ΛΔΚ. Η Τουρκία κατατάσσεται από την Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρα «ανώτερου μεσαίου εισοδήματος» με βάση το ακαθάριστο εθνικό εισόδημα. Επιπλέον, η Τουρκία προσδιορίστηκε ως χώρα στην οποία παράγεται το υπό επανεξέταση προϊόν και όπου υπάρχουν άμεσα διαθέσιμα σχετικά στοιχεία.

(61) Τέλος, αφού βάσει όλων των ανωτέρω στοιχείων διαπιστώθηκε ότι η Τουρκία αποτελούσε κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, και αφού κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν πρότεινε εναλλακτική κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, δεν συνέτρεχε λόγος να διεξαχθεί αξιολόγηση του επιπέδου κοινωνικής και περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) πρώτη περίπτωση τελευταία περίοδος του βασικού κανονισμού.

3.3.2.2. Συμπέρασμα

(62) Ελλείψει συνεργασίας και δεδομένου ότι η Τουρκία πληρούσε τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή επέλεξε την Τουρκία ως κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, όπως προτάθηκε στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων.

3.3.3. *Πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για τον προσδιορισμό του μη στρεβλωμένου κόστους*

(63) Στο σημείωμα σχετικά με τις σχετικές πηγές που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της κανονικής αξίας, η Επιτροπή παρέθεσε τους συντελεστές παραγωγής, όπως υλικά, ενέργεια και εργασία, που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος από τους παραγωγούς της Ένωσης και της Τουρκίας, με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν στη δεόντως επικαιροποιημένη αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων στην οποία περιέχονται πιο ακριβείς πληροφορίες. Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι, για να κατασκευάσει την κανονική αξία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, θα χρησιμοποιούσε στοιχεία της Global Trade Atlas (στο εξής: GTA) ([39]) για τον καθορισμό του μη στρεβλωμένου κόστους ορισμένων εκ των συντελεστών παραγωγής, ιδίως των πιο σημαντικών πρώτων υλών. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή δήλωσε ότι σκόπευε να χρησιμοποιήσει στοιχεία της Τουρκικής Στατιστικής Υπηρεσίας ([40]) για τον καθορισμό του μη στρεβλωμένου κόστους εργασίας και ενέργειας.

(64) Η Επιτροπή δήλωσε επίσης ότι για να καθορίσει εύλογα ποσά για τα έξοδα πώλησης, τα γενικά και διοικητικά έξοδα και τα κέρδη, θα χρησιμοποιούσε τα οικονομικά στοιχεία από τις στατιστικές λογαριασμών επιχειρήσεων για 206 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην κατηγορία 30.9 του NACE, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 36.

([37]) World Bank Open Data — Upper Middle Income (Ανοικτά δεδομένα της Παγκόσμιας Τράπεζας — Ανώτερο μεσαίο εισόδημα), https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Εάν δεν υπάρχει παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος σε οποιαδήποτε χώρα με παρόμοιο επίπεδο ανάπτυξης, μπορεί να ληφθεί υπόψη η παραγωγή προϊόντος της ίδιας γενικής κατηγορίας και/ή τομέα με το υπό επανεξέταση προϊόν.

([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι ορισμένοι συντελεστές παραγωγής [χρώμα, υπόστρωμα και ηλεκτρικό κιτ ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδήλατηση (EPAC)] αντιπροσώπευαν το καθένα ξεχωριστά μικρό μερίδιο του συνολικού κόστους πρώτων υλών / κατασκευαστικών στοιχείων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης (από κοινού λιγότερο από το 1 % του συνολικού κόστους πρώτων υλών / κατασκευαστικών στοιχείων). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αντιμετώπισε αυτούς τους άλλους συντελεστές παραγωγής ως «αναλώσιμα» και εξέφρασε τα αναλώσιμα αυτά ως ποσοστό του συνολικού κόστους των πρώτων υλών.

(66) Επιπλέον, η Επιτροπή συμπεριέλαβε τιμή για τα γενικά έξοδα κατασκευής ώστε να καλυφθούν τα έξοδα που δεν περιλαμβάνονται στους ανωτέρω συντελεστές παραγωγής. Η Επιτροπή καθόρισε τον λόγο των γενικών εξόδων κατασκευής προς το άμεσο κόστος κατασκευής, με βάση συγκεκριμένες πληροφορίες από τους ενωσιακούς παραγωγούς και τις συνδεδεμένες εταιρείες τους που υπέβαλε η αιτούσα ([41]).

(67) Υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων της αιτούσας σχετικά με το σημείωμα στον φάκελο, η Επιτροπή πραγματοποίησε δύο αλλαγές στον κατάλογο των συντελεστών παραγωγής ως εξής. Πρώτον, διορθώθηκε ένα λάθος εκ παραδρομής, όπου οι πληροφορίες σχετικά με τις μπαταρίες μπήκαν ακούσια στη θέση των πληροφοριών για τον ηλεκτρικό κινητήρα ποδηλάτων. Δεύτερον, για τέσσερις συντελεστές παραγωγής (δισκοβραχίονες, πετάλια, οπίσθια πλήμνη και εμπρόσθια πλήμνη), οι κωδικοί εμπορευμάτων που χρησιμοποιούνται στο σημείωμα αντικαταστάθηκαν από ακριβέστερους κωδικούς εμπορευμάτων που σχετίζονται άμεσα με τα σχετικά μέρη. Οι αλλαγές αυτές αποτυπώθηκαν στον πίνακα 1.

### 3.4. **Κόστος και δείκτες αναφοράς χωρίς στρεβλώσεις**

#### 3.4.1. *Συντελεστές παραγωγής*

(68) Λαμβανομένων υπόψη όλων των πληροφοριών με βάση την αίτηση και μεταγενέστερων πληροφοριών που υποβλήθηκαν από τον αιτούντα και συλλέχθηκαν κατά τις επιτόπιες επαληθεύσεις, προσδιορίστηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές παραγωγής και οι πηγές τους προκειμένου να καθοριστεί η κανονική αξία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού:

*Πίνακας 1*

**Συντελεστές παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων**

| Συντελεστής παραγωγής | Κωδικός εμπορεύματος | Μη στρεβλωμένη τιμή (CNY) | Μονάδα μέτρησης | Πηγή πληροφοριών |
|---|---|---|---|---|
| **Πρώτες ύλες** | | | | |
| Προσαρμογείς (ηλεκτρικά μέρη) | 39235090 | 55,13 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Προσαρμογείς (άλλοι) | 39235090, 87149990 | 1,61 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Μπαταρία | 85076 | 1 487,88 | Τεμάχιο | GTA |
| Περίβλημα μπαταρίας | 39235090 | 54,78 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Κουδούνι | 871499 | 3,64 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Φρένο | 87149420 | 282,49 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Εσωτερικό σύρμα φρένου | 8714 99 | 2,83 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Μοχλός φρένου | 87149490 | 14,24 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ομάδα καλωδίων | — | 3,73 | Μετρητής | Αίτηση επανεξέτασης |
| Αλυσίδα | 73151110, 73151900 | 32,53 | Μετρητής | Αίτηση επανεξέτασης |

([41]) Η αιτούσα υπολόγισε τα γενικά έξοδα (μισθώματα, αναλώσιμα και άλλα) σε συντηρητικό ποσοστό 1 % του συνολικού κόστους κατασκευής ενός ηλεκτρικού ποδηλάτου. Βλέπε παραρτήματα 40.0 και 40.1 της αίτησης επανεξέτασης, διαθέσιμα στο Tron.tdi t24.000754.

| Συντελεστής παραγωγής | Κωδικός εμπορεύματος | Μη στρεβλωμένη τιμή (CNY) | Μονάδα μέτρησης | Πηγή πληροφοριών |
|---|---|---|---|---|
| Κάλυμμα αλυσίδας | 871499900019 | 36,29 | Σετ | Αίτηση επανεξέτασης |
| Προστατευτικό κάλυμμα αλυσίδας | 87149990 | 3,83 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Εξάρτημα σύνδεσης | 871499 | 0,56 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Δισκοβραχίονας | 87149630 | 120,22 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Χαλκομανία | 490890 | 511,63 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Μέρη ηλεκτρικών ποδηλάτων | 871499 | 1,38 | Μετρητής | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ηλεκτρικά καλώδια | 871499 | 51,00 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ηλεκτρικός κινητήρας για ποδήλατο | 8501310090 | 1 162,33 | Τεμάχιο | GTA |
| Πιρούνι | 87149130 | 626,86 | Τεμάχιο | GTA |
| Πλαίσιο | 871491100019 | 1 485,75 | Τεμάχιο | GTA |
| Εξαρτήματα σκελετού | 871499900019 | 5,47 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Εμπρόσθια πλήμνη | 871493 | 185,46 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Χειρολαβή | 87149990 | 11,03 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Τιμόνι | 87149910 | 28,65 | Τεμάχιο | GTA |
| Στέλεχος στήριξης τιμονιού | 87149990 | 37,13 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Προβολέας | 871499 | 115,77 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Υποστήριγμα προβολέα | 871499 | 14,59 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ποτήρι πιρουνιού | 87149190 | 59,39 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Συμπιεστής ποτηριών πιρουνιών | 87149190 | 3,83 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Αεροθάλαμος | 401320 | 5,96 | Τεμάχιο | GTA |
| Ορθοστάτης | 871499 | 32,47 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Προφυλακτήρας | 87149990 | 56,85 | Σετ | Αίτηση επανεξέτασης |
| Εξαρτήματα προφυλακτήρα | 87149990 | 15,68 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Κατασκευαστικά στοιχεία πλήμνης ταχυτήτων | 87149990 | 15,85 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Καψούλια ακτίνων | 87149990 | 5,67 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Εξωτερικό περίβλημα | — | 5,13 | Μετρητής | Αίτηση επανεξέτασης |
| Πετάλι | 87149610 | 42,23 | Ζεύγος | GTA |
| Οπίσθια σχάρα | 87149930 | 97,30 | Τεμάχιο | GTA |

| Συντελεστής παραγωγής | Κωδικός εμπορεύματος | Μη στρεβλωμένη τιμή (CNY) | Μονάδα μέτρησης | Πηγή πληροφοριών |
|---|---|---|---|---|
| Οπίσθιος εκτροχιαστής | 87149950 | 168,27 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Οπίσθια πλήμνη | 871493 | 185,46 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Οπίσθιος οδοντωτός τροχός αλυσίδας | 871493 | 185,46 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Στεφάνη τροχού | 87149210 | 85,76 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ταινία στεφάνης | 8714999 | 1,23 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ρότορας | 871499 | 43,32 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Σέλλα | 871495 | 81,05 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Σφιγκτήρας καθίσματος | 87149990 | 37,13 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Στήριγμα σέλας | 87149990 | 37,13 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Μοχλός αλλαγής ταχυτήτων | 87149990 | 37,13 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Ταχύμετρο | 871499 | 364,85 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ακτίνα | 87149990 | 37,13 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Προστατευτικό ακτίνας | 87149990 | 3,83 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Διακόπτης | 39235090 | 54,78 | Χιλιόγραμμο | GTA |
| Ουραία φώτα | 871499 | 12,92 | Τεμάχιο | Αίτηση επανεξέτασης |
| Ελαστικό | 401150 | 22,52 | Τεμάχιο | GTA |
| **Εργασία** | | | | |
| Εργασία | Άνευ αντικειμένου | 50,90 | ώρες | Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία ([1]) |
| **Ενέργεια** | | | | |
| Ηλεκτρική ενέργεια | Άνευ αντικειμένου | 0,892 | kWh | Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία ([1]) |
| Φυσικό αέριο | Άνευ αντικειμένου | 4,112 | kWh | Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία ([1]) |

([1]) https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam%2c-Issizlik-ve-Ucret-108.

3.4.1.1. Πρώτες ύλες

(69) Οι διαδικασίες παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι παγκοσμίως παρόμοιες, χωρίς σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαδικασιών παραγωγής ή των υλικών εισροής που χρησιμοποιούνται στη ΛΔΚ, στην Ένωση και σε άλλες χώρες.

(70) Προκειμένου να καθοριστεί η μη στρεβλωμένη τιμή των πρώτων υλών, όπως παραδίδονται στην πόρτα ενός παραγωγού της αντιπροσωπευτικής χώρας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση τη σταθμισμένη μέση τιμή εισαγωγής στην αντιπροσωπευτική χώρα, όπως αναφέρεται στην GTA, στην οποία προστέθηκαν οι εισαγωγικοί δασμοί. Η τιμή εισαγωγής στην αντιπροσωπευτική χώρα καθορίστηκε ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των μοναδιαίων τιμών των εισαγωγών από όλες τις τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ και χωρών που δεν είναι μέλη του ΠΟΕ και απαριθμούνται στο παράρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/755 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([42]). Η Επιτροπή αποφάσισε να εξαιρέσει τις εισαγωγές από τη ΛΔΚ στην αντιπροσωπευτική χώρα, καθώς κατέληξε στο συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 57 ότι

([42]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/755 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, περί κοινού καθεστώτος εισαγωγών από ορισμένες τρίτες χώρες (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, οι εγχώριες τιμές στις εν λόγω χώρες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό του καθορισμού της κανονικής αξίας.

δεν κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές και το κόστος στη ΛΔΚ λόγω της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι οι ίδιες στρεβλώσεις δεν επηρεάζουν εξίσου τα προϊόντα που προορίζονται για εξαγωγή, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι ίδιες στρεβλώσεις επηρέαζαν τις τιμές εξαγωγής. Μετά την εξαίρεση των εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην αντιπροσωπευτική χώρα, ο όγκος των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες παρέμεινε αντιπροσωπευτικός.

(71) Η Επιτροπή δεν εντόπισε άλλες εισαγωγές σε σημαντικές ποσότητες από άλλες στρεβλωμένες πηγές.

(72) Για ορισμένους συντελεστές παραγωγής, τα στατιστικά στοιχεία της GTA παρείχαν τιμές ανά τόνο/χιλιόγραμμο, ενώ οι τιμές κατανάλωσης στην παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων ήταν σε τεμάχια (ή σε άλλες μονάδες, όπως μέτρα). Αυτό αφορούσε τους ακόλουθους συντελεστές παραγωγής: διακόπτες, φρένα, δισκοβραχίονες, οπίσθιους εκτροχιαστές, οπίσθιους οδοντωτούς τροχούς αλυσίδας, μοχλούς αλλαγής ταχυτήτων, εμπρόσθιες πλήμνες, οπίσθιες πλήμνες, ακτίνες, χαλκομανίες, ποτήρια πιρουνιών, πετάλια, σέλες, σφιγκτήρες καθισμάτων και στηρίγματα σέλας. Για τους συντελεστές μετατροπής που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τους εν λόγω συντελεστές παραγωγής, η Επιτροπή βασίστηκε στις εξηγήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν οι αιτούσες στην αίτηση ([43]). Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία συνίσταντο σε πληροφορίες από εξειδικευμένους ιστοτόπους ([44]) και στους υπολογισμούς των ίδιων των αιτουσών για το βάρος ανά είδος ([45]).

(73) Για μια σειρά συντελεστών παραγωγής, το πραγματικό κόστος που επωμίστηκαν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αντιπροσώπευε αμελητέο ποσοστό του συνολικού κόστους πρώτων υλών κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Δεδομένου ότι η τιμή που χρησιμοποιήθηκε γι' αυτούς τους συντελεστές παραγωγής δεν είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στους υπολογισμούς του περιθωρίου ντάμπινγκ, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη πηγή, η Επιτροπή αποφάσισε να συμπεριλάβει αυτό το κόστος στα αναλώσιμα όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 65.

(74) Λόγω έλλειψης συνεργασίας και ελλείψει άλλων στοιχείων στον φάκελο, με βάση τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από την αιτούσα, η Επιτροπή καθόρισε τον λόγο των αναλώσιμων προς το συνολικό κόστος των πρώτων υλών / κατασκευαστικών στοιχείων στο 1 %. Στη συνέχεια, το ποσοστό αυτό εφαρμόστηκε στο εκ νέου υπολογισθέν κόστος των πρώτων υλών / κατασκευαστικών στοιχείων κατά τη χρήση των καθορισμένων μη στρεβλωμένων τιμών.

(75) Κανονικά, οι εγχώριες τιμές μεταφοράς θα έπρεπε επίσης να προστεθούν στις εν λόγω τιμές εισαγωγής. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη συνεργασίας καθώς και τον χαρακτήρα της παρούσας έρευνας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η οποία επικεντρώνεται στο να διαπιστώσει αν η πρακτική ντάμπινγκ συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης ή αν θα μπορούσε να επαναληφθεί, και όχι στον εντοπισμό του ακριβούς της μεγέθους, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν απαραίτητες προσαρμογές για το κόστος εγχώριων μεταφορών. Οι προσαρμογές αυτές θα είχαν ως αποτέλεσμα μόνο την αύξηση της κανονικής αξίας και, ως εκ τούτου, του περιθωρίου ντάμπινγκ.

3.4.1.2. Εργασία

(76) Η Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία δημοσιεύει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους μισθούς σε διάφορους οικονομικούς τομείς στην Τουρκία. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα τελευταία διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία (2022) για το μέσο κόστος εργασίας στον τομέα NACE 30, στο οποίο περιλαμβάνεται το κόστος εργασίας για την κατασκευή ηλεκτρικών ποδηλάτων ([46]). Το μέσο ωριαίο κόστος εργασίας που προέκυψε με τον τρόπο αυτόν προσαρμόστηκε περαιτέρω για να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, με χρήση του δείκτη κόστους εργασίας ([47]), ώστε να αντικατοπτρίζεται το κόστος για την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

([43]) Βλέπε παράρτημα 40.2 της αίτησης, το οποίο είναι διαθέσιμο στο Tron.tdi t24.000754 και παρέχεται επίσης ως παράρτημα στο σημείωμα στον φάκελο σχετικά με τις πηγές για τον καθορισμό της κανονικής αξίας (Tron.tdi t24.006125).

([44]) https://cyclingbeginner.com/which-bike-part-is-the-heaviest-20-parts-ranked/ και https://www.bikeraceinfo.com/tech/wheel-building-03-spokes.html.

([45]) Οι υπολογισμοί αυτοί έγιναν τοποθετώντας ένα συγκεκριμένο είδος (π.χ. οπίσθια πλήμνη) σε ψηφιακή ζυγαριά και διαιρώντας το συνολικό βάρος στις στατιστικές εισαγωγών για το εν λόγω είδος με το βάρος ανά τεμάχιο.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).

3.4.1.3. Ηλεκτρική ενέργεια

(77) Για τον καθορισμό της τιμής αναφοράς για την ηλεκτρική ενέργεια, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις τιμές που αναφέρονται στους πίνακες τιμολογίων ηλεκτρικής ενέργειας με βάση τους λογαριασμούς ηλεκτρικής ενέργειας που δημοσιεύθηκαν από τη Ρυθμιστική Αρχή της Τουρκικής Αγοράς Ενέργειας (EMRA) στα τακτικά δελτία τύπου της ([48]). Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στοιχεία σχετικά με τις τιμές της βιομηχανικής ηλεκτρικής ενέργειας σε Kuruş/kWh για τον βιομηχανικό τομέα για το 2023, ήτοι 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Φυσικό αέριο

(78) Για τον καθορισμό της τιμής αναφοράς για το αέριο, η Επιτροπή χρησιμοποίησε την τιμή του αερίου για τους βιομηχανικούς χρήστες στην Τουρκία, όπως δημοσιεύτηκε από την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία ([49]) στα τακτικά δελτία τύπου της για το δεύτερο εξάμηνο του 2021 και το πρώτο εξάμηνο του 2022. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στοιχεία των τιμών του φυσικού αερίου στην αντίστοιχη ζώνη κατανάλωσης σε Kuruş/$m^3$, δεόντως προσαρμοσμένα για να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, χρησιμοποιώντας τον δείκτη τιμών παραγωγού που δημοσίευσε η Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία ([50]) για την προσαρμογή στην περίοδο της έρευνας επανεξέτασης (2023), γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τιμή 4,112 CNY/$m^3$. Η τιμή προσαρμόστηκε με ΦΠΑ 18 %, δεδομένου ότι στην προσφερόμενη τιμή συμπεριλήφθηκε ο ΦΠΑ.

3.4.1.5. Γενικά έξοδα κατασκευής, ΓΔΕΠ, κέρδη και απόσβεση

(79) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, «*η κατασκευασμένη κανονική αξία περιλαμβάνει ένα μη στρεβλωμένο και εύλογο ποσό για τα διοικητικά έξοδα, τα έξοδα πώλησης και τα γενικά έξοδα και κέρδη*». Επιπλέον, πρέπει να καθοριστεί μια τιμή για τα γενικά έξοδα κατασκευής, ώστε να καλυφθούν τα έξοδα που δεν περιλαμβάνονται στους ανωτέρω συντελεστές παραγωγής.

(80) Για να καθοριστεί μια χωρίς στρεβλώσεις αξία των γενικών εξόδων κατασκευής και δεδομένης της έλλειψης συνεργασίας εκ μέρους των Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η αιτούσα, η Επιτροπή καθόρισε τον λόγο των γενικών εξόδων κατασκευής προς το συνολικό κόστος κατασκευής και το κόστος εργασίας. Στη συνέχεια, το ποσοστό αυτό εφαρμόστηκε στη μη στρεβλωμένη αξία του κόστους κατασκευής προκειμένου να υπολογιστεί η μη στρεβλωμένη αξία των γενικών εξόδων κατασκευής.

(81) Για τον καθορισμό ενός μη στρεβλωμένου και εύλογου ποσού για τα ΓΔΕΠ και το κέρδος, η Επιτροπή βασίστηκε στα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία για τις 206 τουρκικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην κατηγορία NACE 30.9, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 36. Η Επιτροπή έκρινε ότι το ποσό για τα έξοδα ΓΔΕΠ και τα κέρδη που καθορίστηκε έτσι ήταν εύλογο κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο α), για το επίπεδο εμπορίου εκ του εργοστασίου στο οποίο κατασκευάστηκε η κανονική αξία.

3.4.2. *Υπολογισμός της κανονικής αξίας*

(82) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατασκεύασε την κανονική αξία ανά τύπο προϊόντος σε επίπεδο εκ του εργοστασίου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

(83) Αρχικά, η Επιτροπή προσδιόρισε το μη στρεβλωμένο κόστος κατασκευής. Ελλείψει συνεργασίας εκ μέρους των παραγωγών-εξαγωγέων, η Επιτροπή στηρίχθηκε στις πληροφορίες που έλαβε από την αιτούσα στην αίτηση επανεξέτασης ([51]), οι οποίες επαληθεύτηκαν επιτόπου σε έναν ενωσιακό παραγωγό του δείγματος, σχετικά με τη χρήση κάθε συντελεστή (ύλες, ενέργεια και εργασία) για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων. Η Επιτροπή πολλαπλασίασε τους συντελεστές χρήσης επί το μη στρεβλωμένο κόστος ανά μονάδα που παρατηρήθηκε στην αντιπροσωπευτική χώρα, την Τουρκία.

([48]) EMRA | Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).
([51]) Τα σχετικά στοιχεία επικαιροποιήθηκαν για την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και επαληθεύτηκαν επιτόπου σε έναν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος.

(84) Αφού προσδιορίστηκε το κόστος κατασκευής χωρίς στρεβλώσεις, η Επιτροπή πρόσθεσε τα γενικά έξοδα κατασκευής, τα ΓΔΕΠ και το κέρδος όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 79-80. Τα γενικά έξοδα κατασκευής καθορίστηκαν με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η αιτούσα. Τα ΓΔΕΠ και το κέρδος καθορίστηκαν με βάση τον μέσο όρο των τιμών που αναφέρθηκαν για τις 206 τουρκικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην κατηγορία 30.9 της NACE για το 2022 ([52]). Η Επιτροπή πρόσθεσε στο κόστος κατασκευής χωρίς στρεβλώσεις τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα γενικά έξοδα κατασκευής, τα οποία αντιστοιχούσαν συνολικά στο 1 % του άμεσου κόστους κατασκευής,

— ΓΔΕΠ και άλλα έξοδα, τα οποία αντιστοιχούσαν στο 5,76 % του κόστους πωληθέντων εμπορευμάτων, και

— τα κέρδη, τα οποία αντιστοιχούσαν στο 7,37 % του κόστους πωληθέντων εμπορευμάτων και εφαρμόστηκαν στο συνολικό μη στρεβλωμένο κόστος κατασκευής.

(85) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατασκεύασε την κανονική αξία σε επίπεδο εκ του εργοστασίου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

### 3.5. **Τιμή εξαγωγής**

(86) Ελλείψει συνεργασίας εκ μέρους των παραγωγών-εξαγωγέων από τη ΛΔΚ, η τιμή εξαγωγής καθορίστηκε με βάση τα στοιχεία CIF της Eurostat διορθωμένα στο επίπεδο εκ του εργοστασίου. Ως εκ τούτου, η τιμή CIF μειώθηκε κατά το κόστος θαλάσσιων ναύλων και ασφάλισης, και κατά το κόστος εγχώριας μεταφοράς. Το εγχώριο κινεζικό και το διεθνές κόστος μεταφοράς βασίστηκαν στις πληροφορίες που υπέβαλε η αιτούσα στην αίτηση επανεξέτασης.

### 3.6. **Σύγκριση**

(87) Η Επιτροπή συνέκρινε την κατασκευασμένη κανονική αξία που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού και την τιμή εξαγωγής σε επίπεδο εκ του εργοστασίου όπως προσδιορίστηκε ανωτέρω. Δεδομένου ότι τόσο η κανονική αξία όσο και η τιμή εξαγωγής καθορίστηκαν σε επίπεδο εμπορίου εκ του εργοστασίου, δεν χρειάστηκαν προσαρμογές.

### 3.7. **Περιθώριο ντάμπινγκ**

(88) Στη βάση αυτή, διαπιστώθηκε ότι το μέσο περιθώριο ντάμπινγκ ήταν σημαντικό. Επομένως, συνήχθη το συμπέρασμα ότι η πρακτική ντάμπινγκ συνεχίστηκε κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

## 4. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(89) Η Επιτροπή, σε συνέχεια του συμπεράσματος που υποδεικνύει την ύπαρξη ντάμπινγκ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, διερεύνησε, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ σε περίπτωση λήξης ισχύος των μέτρων. Αναλύθηκαν τα ακόλουθα πρόσθετα στοιχεία: η παραγωγική ικανότητα και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, η σχέση μεταξύ των τιμών εξαγωγής σε τρίτες χώρες και του επιπέδου των τιμών στην Ένωση, και η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης. Υπενθυμίζεται ότι, λόγω της έλλειψης συνεργασίας από τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, καθώς και από την κινεζική κυβέρνηση, η ανάλυση βασίστηκε στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, ιδίως στην αίτηση επανεξέτασης, στα στατιστικά στοιχεία της GTA και άλλες διαθέσιμες πληροφορίες.

### 4.1. **Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της ΛΔΚ**

(90) Ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση και τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, η Επιτροπή βάσισε τα συμπεράσματά της σχετικά με την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ στις πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα στην αίτηση επανεξέτασης.

([52]) Στατιστικές λογαριασμών επιχειρήσεων, διαθέσιμες στη σελίδα https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en(προσπελάστηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2024).

(91) Η έρευνα έδειξε ότι υπήρχε γενική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η παραγωγική ικανότητα ([53]) στη ΛΔΚ κατά την περίοδο αυτήν εκτιμήθηκε σε 130 εκατ. τεμάχια ετησίως. Επιπλέον, η κινεζική παραγωγή συνήθων ποδηλάτων μπορεί εύκολα να μετατραπεί σε παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων, με δυνητική συνολική παραγωγική ικανότητα άνω των 400 εκατ. τεμαχίων ([54]). Σύμφωνα με τις πληροφορίες για την αγορά που παρείχε η αιτούσα, η κινεζική πραγματική παραγωγή και οι πωλήσεις ηλεκτρικών ποδηλάτων ανήλθαν σε 57 εκατ. τεμάχια ετησίως, στοιχείο που υποδηλώνει εκτιμώμενη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα 73 εκατ. τεμαχίων ετησίως κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ([55]). Αυτή η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία υπερέβαινε κατά σχεδόν δεκαπέντε φορές τη συνολική ενωσιακή κατανάλωση κατά την ίδια περίοδο, θα μπορούσε να διοχετευθεί στην Ένωση εάν λήξει η ισχύς των ισχυόντων μέτρων.

(92) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς διαθέτουν σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για εξαγωγές στην Ένωση σε μεγάλες ποσότητες και σε τιμές ντάμπινγκ, σε περίπτωση που επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων.

### 4.2. **Ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης**

(93) Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η αγορά της Ένωσης για ηλεκτρικά ποδήλατα παρέμεινε ελκυστική για τους Κινέζους εξαγωγείς. Μετά την αρχική έρευνα, οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ μειώθηκαν τόσο σε απόλυτες όσο και σε σχετικές τιμές. Ωστόσο, από το 2020, όταν οι όγκοι εισαγωγών από την Κίνα ήταν στο χαμηλότερο επίπεδό τους, οι εισαγωγές αυξήθηκαν σημαντικά και σχεδόν διπλασιάστηκαν παρά τα ισχύοντα μέτρα (βλέπε πίνακα 3 κατωτέρω). Το μερίδιο αγοράς που κατείχε προηγουμένως η ΛΔΚ αναλήφθηκε εν μέρει από άλλες τρίτες χώρες, όπως η Ταϊβάν, η οποία αύξησε τους όγκους εξαγωγών του υπό επανεξέταση προϊόντος προς την Ένωση μετά την προηγούμενη έρευνα. Ταυτόχρονα, η ΛΔΚ εξακολούθησε να είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Αυτό δείχνει ότι η Ένωση παραμένει ελκυστική αγορά για τους εξαγωγείς από τη ΛΔΚ.

(94) Η ενωσιακή αγορά για ηλεκτρικά ποδήλατα είναι από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, με κατανάλωση 4 979 000 τεμαχίων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Επιπλέον, όπως εξηγείται στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η ζήτηση για ηλεκτρικά ποδήλατα αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη λόγω (μεταξύ άλλων) των περιβαλλοντικών πολιτικών στην Ένωση. Τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε η αιτούσα στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων ([56]) και τα οποία τεκμηριώθηκαν από τα πορίσματα της παρούσας έρευνας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 147) κατέδειξαν ότι οι Κινέζοι παραγωγοί προσέφεραν ηλεκτρικά ποδήλατα σε πολύ χαμηλές τιμές (μεταξύ 210 EUR και 650 EUR) τόσο στην Ένωση όσο και σε τρίτες χώρες κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

(95) Ακόμα και με τα μέτρα εν ισχύ, οι κινεζικές εξαγωγές στην Ένωση συνεχίστηκαν και μάλιστα αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, καταλαμβάνοντας μερίδιο αγοράς ύψους 4,4 % κατά την περίοδο έρευνας επανεξέτασης, γεγονός που κατέδειξε ότι η ενωσιακή αγορά εξακολουθεί να είναι ελκυστική για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(96) Ως εκ τούτου, με βάση τη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ και την ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των ισχυόντων μέτρων, είναι πιθανόν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς να κατευθύνουν εκ νέου τις εξαγωγές προς την Ένωση σε μεγάλες ποσότητες και σε τιμές ντάμπινγκ.

#### 4.2.1. *Συμπέρασμα*

(97) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματά της σχετικά με τη συνέχιση του ντάμπινγκ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και σχετικά με την πιθανή εξέλιξη της αύξησης των εξαγωγών στην περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η λήξη της ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές από τη ΛΔΚ να έχει ως αποτέλεσμα τη συνέχιση του ντάμπινγκ.

([53]) Σύμφωνα με πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την αιτούσα με βάση τις γνώσεις της για την αγορά, πληροφορίες από τους ιστοτόπους μεγάλου αριθμού Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων και τη «*Λευκή Βίβλο για τον κλάδο παραγωγής δίκυκλων ηλεκτρικών οχημάτων της Κίνας*», που είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (προσπελάστηκε στις 7 Οκτωβρίου 2024). Βλέπε παράρτημα 8 της αίτησης επανεξέτασης, διαθέσιμο στο Tron στη διεύθυνση Tron.tdi t24.000754.

([54]) Με βάση τις γνώσεις της αιτούσας για την αγορά και τους ιστοτόπους των γνωστών Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων που παρέχονται στο παράρτημα 4 της αίτησης επανεξέτασης και διατίθενται στο Tron στη διεύθυνση Tron.tdi t24.000754.

([55]) Με βάση τις πηγές που αναφέρονται στις υποσημειώσεις 55 και 57. Βλέπε παραρτήματα 8 και 9 της αίτησης επανεξέτασης, διαθέσιμα στο Tron στη διεύθυνση Tron.tdi t24.000754.

([56]) Βλέπε τμήμα 7.3 και παραρτήματα 15, 17 και 18 της αίτησης επανεξέτασης, διαθέσιμα στο Tron στη διεύθυνση Tron.tdi t24.000754. Τα αποδεικτικά στοιχεία συνίσταντο σε 19 προσφορές τιμών από Κινέζους παραγωγούς για διάφορους τύπους ηλεκτρικών ποδηλάτων, καθώς και σε στατιστικά στοιχεία της Eurostat.

5. **ΖΗΜΙΑ**

5.1. **Ορισμός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής**

(98) Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, το ομοειδές προϊόν κατασκευαζόταν από 67 παραγωγούς στην Ένωση. Αυτοί αποτελούν τον «ενωσιακό κλάδο παραγωγής» κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(99) Η συνολική ενωσιακή παραγωγή κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης προσδιορίστηκε σε περίπου 4 560 000 τεμάχια. Ο αριθμός αυτός καθορίστηκε με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως η έκθεση «The European Bicycle Industry & Market Profile (Ο ευρωπαϊκός κλάδος παραγωγής ποδηλάτων και το προφίλ της αγοράς)», και μια οικονομική μελέτη που εκπονήθηκε από τη Συνομοσπονδία της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας Ποδηλάτων (στο εξής: CONEBI). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11, στο δείγμα επιλέχθηκαν 3 ενωσιακοί παραγωγοί που αντιπροσωπεύουν το 23,4 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος.

5.2. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(100) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ενωσιακή κατανάλωση με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat για τις εισαγωγές και τον όγκο πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην Ένωση, όπως υποβλήθηκαν από την CONEBI.

(101) Η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 2*

**Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Συνολική ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια) | 4 377 000 | 4 892 000 | 5 325 000 | 4 979 000 |
| *Δείκτης* | *100* | *112* | *122* | *114* |

*Πηγή:* Eurostat και CONEBI.

(102) Η συνολική κατανάλωση ηλεκτρικών ποδηλάτων στην ΕΕ αυξήθηκε από περίπου 4,3 εκατ. ηλεκτρικά ποδήλατα το 2020 σε 5,3 εκατ. ηλεκτρικά ποδήλατα το 2022. Ο σχεδιασμός και οι βελτιώσεις των επιδόσεων, σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των πολιτών της ΕΕ, έχουν οδηγήσει σε συνεχή αύξηση της κατανάλωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κατανάλωση ηλεκτρικών ποδηλάτων στην ΕΕ μειώθηκε κατά 346 000 τεμάχια σε σύγκριση με το 2022, μετά τη μείωση της ζήτησης που σημειώθηκε μετά την άρση των τελευταίων μέτρων για τη νόσο COVID-19 το πρώτο εξάμηνο του 2022.

5.3. **Εισαγωγές από τη ΛΔΚ**

5.3.1. *Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από τη ΛΔΚ*

(103) Η Επιτροπή προσδιόρισε τον όγκο των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

(104) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών προσδιορίστηκε στη συνέχεια μέσω σύγκρισης του όγκου εισαγωγών με την ενωσιακή κατανάλωση, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2.

(105) Οι εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 3*

**Όγκος εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Όγκος εισαγωγών από τη ΛΔΚ (τεμάχια) | 102 757 | 210 806 | 268 148 | 220 914 |
| *Δείκτης* | *100* | *205* | *261* | *215* |
| Μερίδιο αγοράς | 2,3 % | 4,3 % | 5,0 % | 4,4 % |
| *Δείκτης* | *100* | *184* | *214* | *189* |

*Πηγή:* Eurostat και CONEBI.

(106) Ακόμη και με τα μέτρα σε ισχύ, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε από 2,3 % το 2020 σε 4,4 % κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

5.3.2. *Τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ και υποτιμολόγηση*

(107) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

(108) Η μέση τιμή των εισαγωγών στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 4*

**Τιμές εισαγωγής (EUR/τεμάχιο)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| ΛΔΚ | 294 | 354 | 449 | 298 |
| *Δείκτης* | *100* | *120* | *153* | *101* |

*Πηγή:* Eurostat.

(109) Οι μέσες τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ εξακολούθησαν να είναι εξαιρετικά χαμηλές κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Το 2020 και το 2021 οι τιμές που ανέφερε η Eurostat ήταν ακόμη χαμηλότερες από τις μέσες τιμές που διαπιστώθηκαν στην αρχική έρευνα (δηλαδή μεταξύ 422 EUR και 477 EUR).

(110) Με βάση τα στοιχεία της Eurostat, οι τιμές το 2022 ήταν προσωρινά υψηλότερες, αλλά και πάλι χαμηλότερες από τις τιμές των κινεζικών εισαγωγών το 2016 (δηλαδή 477 EUR).

(111) Ελλείψει συνεργασίας εκ μέρους των παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ, η Επιτροπή καθόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης συγκρίνοντας:

1) τις σταθμισμένες μέσες τιμές πώλησης του υπό επανεξέταση προϊόντος οι οποίες χρεώθηκαν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης, προσαρμοσμένες σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου· και

2) τις αντίστοιχες σταθμισμένες μέσες τιμές του υπό επανεξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ στην ενωσιακή αγορά, που καθορίστηκαν στη βάση κόστους, ασφάλισης και ναύλου (CIF), συμπεριλαμβανομένου του δασμού αντιντάμπινγκ (όλες οι άλλες εταιρείες 62,1 %) και του αντισταθμιστικού δασμού (όλες οι άλλες εταιρείες 17,2 %), με τις κατάλληλες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι τελωνειακοί δασμοί (6 %) και τα έξοδα μετά την εισαγωγή (2 %).

(112) Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Η υποτιμολόγηση κυμάνθηκε από 68 % έως 80 %. Χωρίς τους δασμούς, η υποτιμολόγηση ανήλθε σε 82,8 %.

5.3.3. *Εισαγωγές από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ*

(113) Οι εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ προέρχονταν κυρίως από την Ταϊβάν και το Βιετνάμ.

(114) Ο (αθροιστικός) όγκος των εισαγωγών στην Ένωση καθώς και το μερίδιο αγοράς και οι τάσεις των τιμών για τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από άλλες τρίτες χώρες εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 5*

**Εισαγωγές από τρίτες χώρες**

| Χώρα | | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|---|
| Ταϊβάν | Όγκος (τεμάχια) | 506 822 | 539 473 | 598 920 | 435 315 |
| | *Δείκτης* | *100* | *106* | *118* | *86* |
| | Μερίδιο αγοράς | 11,6 % | 11,0 % | 11,2 % | 8,7 % |
| | Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο) | 1 092 | 1 046 | 1 168 | 1 393 |
| | *Δείκτης* | *100* | *96* | *107* | *128* |
| Βιετνάμ | Όγκος (τεμάχια) | 162 787 | 173 204 | 210 321 | 199 070 |
| | *Δείκτης* | *100* | *106* | *129* | *122* |
| | Μερίδιο αγοράς | 3,7 % | 3,5 % | 3,9 % | 4,0 % |
| | Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο) | 542 | 585 | 762 | 790 |
| | *Δείκτης* | *100* | *108* | *140* | *146* |
| Σύνολο όλων των τρίτων χωρών, εκτός της οικείας χώρας | Όγκος (τεμάχια) | 827 640 | 960 338 | 1 081 033 | 812 356 |
| | *Δείκτης* | *100* | *116* | *131* | *98* |
| | Μερίδιο αγοράς | 18,9 % | 19,6 % | 20,3 % | 16,3 % |
| | Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο) | 966 | 935 | 1 082 | 1 258 |
| | *Δείκτης* | *100* | *97* | *112* | *130* |

*Πηγή:* Eurostat.

(115) Τα μερίδια αγοράς των συνολικών εισαγωγών του υπό επανεξέταση προϊόντος από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ αυξήθηκαν μεταξύ 2020-2022 και ανήλθαν σε 20,3 % το 2022. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης μειώθηκε σε 16,3 %, ποσοστό χαμηλότερο από ό,τι το 2020.

### 5.4. **Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

#### 5.4.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

(116) Η εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής περιλαμβάνει αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(117) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11, για την εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής χρησιμοποιήθηκε δειγματοληψία.

(118) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ των μακροοικονομικών και των μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες με βάση τις πληροφορίες που παρείχε η CONEBI. Τα στοιχεία αφορούσαν όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στις απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο.

(119) Οι μακροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση παραγωγικής ικανότητας, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ.

(120) Οι μικροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: μέσες μοναδιαίες τιμές, μοναδιαίο κόστος, κόστος εργασίας, αποθέματα, κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων.

#### 5.4.2. *Μακροοικονομικοί δείκτες*

##### 5.4.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

(121) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η συνολική παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της Ένωσης εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 6*

**Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Όγκος παραγωγής (τεμάχια) | 3 428 000 | 4 284 000 | 5 145 000 | 4 560 000 |
| *Δείκτης* | *100* | *125* | *150* | *133* |
| Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια) | 5 801 885 | 7 501 519 | 7 550 464 | 7 103 289 |
| *Δείκτης* | *100* | *129* | *130* | *122* |
| Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας | 59 % | 57 % | 68 % | 64 % |
| *Δείκτης* | *100* | *97* | *115* | *109* |

*Πηγή:* CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(122) Η παραγωγική ικανότητα και η παραγωγή στην Ένωση αυξήθηκαν σταθερά κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022 ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σημειώθηκε μείωση των όγκων παραγωγής και της παραγωγικής ικανότητας λόγω της αυξημένης συσσώρευσης αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, ενώ οι ενωσιακοί παραγωγοί ανέμεναν τη συνέχιση των πωλήσεων σε υψηλό επιταχυνόμενο επίπεδο, γεγονός που δεν συνέβη καθώς, μετά την πανδημία COVID-19, η ζήτηση μειώθηκε σημαντικά.

5.4.2.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

(123) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 7*

**'Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς (σε τεμάχια)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Συνολικός όγκος πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης | 3 446 603 | 3 720 856 | 3 975 819 | 3 945 730 |
| *Δείκτης* | *100* | *108* | *115* | *114* |
| Μερίδιο αγοράς | 78,7 % | 76,1 % | 74,7 % | 79,2 % |
| *Δείκτης* | *100* | *97* | *95* | *101* |

*Πηγή:* CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(124) Οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ιδίως λόγω της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, μετά την άρση των μέτρων κατά της πανδημίας COVID-19, η ζήτηση για ηλεκτρικά ποδήλατα μειώθηκε, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερα αριθμητικά στοιχεία για τις πωλήσεις κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Επιπλέον, η οικονομική κατάσταση το 2022 και κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης (συγκεκριμένα υψηλότερο ενεργειακό κόστος και πληθωρισμός) επηρέασαν όχι μόνο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής αλλά και τους καταναλωτές, ιδίως εκείνους με μικρότερη αγοραστική δύναμη. Ως εκ τούτου, οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρέμειναν στάσιμες κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022, ενώ το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 4,5 ποσοστιαίες μονάδες.

5.4.2.3. Απασχόληση και παραγωγικότητα

(125) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 8*

**Απασχόληση και παραγωγικότητα**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Αριθμός εργαζομένων | 8 354 | 10 972 | 12 125 | 10 716 |
| *Δείκτης* | *100* | *131* | *145* | *128* |
| Παραγωγικότητα (τεμάχια/απασχολούμενο) | 410 | 390 | 424 | 426 |
| *Δείκτης* | *100* | *95* | *103* | *104* |

*Πηγή:* CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(126) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αύξησε το επίπεδο απασχόλησης κατά 28 % κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης σημειώθηκε μεταξύ 2020 και 2022 ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Το 2023 σημειώθηκε μείωση του αριθμού των εργαζομένων λόγω της μείωσης του όγκου παραγωγής. Η παραγωγικότητα παρέμεινε μάλλον σταθερή κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

5.4.2.4. Ανάπτυξη

(127) Δεδομένου ότι οι πωλήσεις παρέμειναν σταθερές κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022, ενώ η κατανάλωση μειώθηκε, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατάφερε να αυξήσει το μερίδιο αγοράς του κατά 4,5 % κατά την εν λόγω περίοδο.

5.4.2.5. Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από προηγούμενες πρακτικές ντάμπινγκ

(128) Το επίπεδο των εισαγωγών από τη ΛΔΚ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ήταν σχετικά περιορισμένο, αντιπροσωπεύοντας το 4,4 % της ενωσιακής κατανάλωσης. Ως εκ τούτου, ο αντίκτυπος του μεγέθους του ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ήταν μάλλον περιορισμένος.

5.4.3. *Μικροοικονομικοί δείκτες*

5.4.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

(129) Οι σταθμισμένες μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση κατά την εξεταζόμενη περίοδο εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 9*

**Τιμές πώλησης και κόστος παραγωγής στην Ένωση (EUR/τεμάχιο)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην Ένωση | 1 533 | 1 633 | 1 719 | 1 871 |
| *Δείκτης* | *100* | *107* | *112* | *122* |
| Μοναδιαίο κόστος παραγωγής | 1 419 | 1 516 | 1 589 | 1 786 |
| *Δείκτης* | *100* | *107* | *112* | *126* |

*Πηγή:* ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(130) Οι μέσες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, καθώς και το κόστος παραγωγής, αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, γεγονός που το 2020 και το 2021 αντανακλούσε κυρίως μια αλλαγή στο μείγμα προϊόντων και τις τεχνολογικές εξελίξεις στους κινητήρες ηλεκτρικών ποδηλάτων και τις μπαταρίες, ενώ το 2022 και κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης η αύξηση αυτή αντανακλούσε επίσης το αυξημένο κόστος παραγωγής λόγω της γενικής οικονομικής κατάστασης που χαρακτηρίστηκε από τον πληθωρισμό και το υψηλότερο ενεργειακό κόστος.

5.4.3.2. Κόστος εργασίας

(131) Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, το μέσο κόστος εργασίας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 10*

**Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (σε EUR) | 28 793 | 31 722 | 32 122 | 35 447 |
| *Δείκτης* | *100* | *110* | *112* | *123* |

*Πηγή:* ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(132) Παρόλο που σημειώθηκε μείωση του αριθμού των εργαζομένων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022 μετά τη μείωση της ζήτησης, το μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο αυξήθηκε σταθερά κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

5.4.3.3. Αποθέματα

(133) Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, τα επίπεδα των αποθεμάτων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 11*

**Αποθέματα**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Τελικά αποθέματα (τεμάχια) | 37 309 | 30 236 | 77 734 | 198 958 |
| *Δείκτης* | *100* | *81* | *208* | *533* |

*Πηγή:* ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(134) Οι αυξήσεις των αποθεμάτων οφείλονταν στην αυξημένη συσσώρευση αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, οπότε σημειώθηκε σημαντική αύξηση της ζήτησης, σε συνδυασμό με τα ζητήματα της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς οι ενωσιακοί παραγωγοί παράγγελναν πολύ μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών και κατασκευαστικών στοιχείων προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις παραγωγής. Ωστόσο, μόλις επιλύθηκαν τα ζητήματα της αλυσίδας εφοδιασμού, οι ενωσιακοί παραγωγοί παρέλαβαν περισσότερες πρώτες ύλες και κατασκευαστικά στοιχεία από όσα χρειάζονταν. Ακολούθησε μείωση της ζήτησης ηλεκτρικών ποδηλάτων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, σε σύγκριση με το 2022, με αποτέλεσμα οι ενωσιακοί παραγωγοί να μείνουν με πολύ υψηλό όγκο αποθεμάτων στο τέλος της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

5.4.3.4. Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων

(135) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η απόδοση των επενδύσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 12*

**Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% του κύκλου εργασιών πωλήσεων) | 7,5 % | 7,4 % | 7,8 % | 5,4 % |
| *Δείκτης* | *100* | *98* | *104* | *72* |
| Ταμειακές ροές (EUR) | 145 777 915 | 96 187 869 | 68 459 937 | – 86 504 717 |
| *Δείκτης* | *100* | *66* | *47* | *– 59* |
| Επενδύσεις (EUR) | 5 545 607 | 12 373 944 | 11 588 325 | 5 781 801 |

| | 2020 | 2021 | 2022 | Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης |
|---|---|---|---|---|
| *Δείκτης* | *100* | *223* | *209* | *104* |
| Απόδοση των επενδύσεων | 147 % | 127 % | 163 % | 111 % |
| *Δείκτης* | *100* | *86* | *111* | *75* |

*Πηγή:* ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(136) Η Επιτροπή προσδιόρισε την κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εκφράζοντας το καθαρό προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων. Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος παρέμειναν κερδοφόροι κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κερδοφορία μειώθηκε λόγω του αυξημένου κόστους.

(137) Η συνολική σταθερή κερδοφορία κατά την εξεταζόμενη περίοδο επέτρεψε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να πραγματοποιήσει μεγάλες επενδύσεις.

(138) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών να αυτοχρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους. Οι ταμειακές ροές μειώθηκαν σημαντικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο και έγιναν αρνητικές το 2023. Η απόδοση των επενδύσεων επίσης επιδεινώθηκε, γεγονός που κατέστησε δυσκολότερη για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής την άντληση κεφαλαίων και την ανάπτυξη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μείωση των επενδύσεων κατά 50 % κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022.

### 5.5. **Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία**

(139) Οι μακροοικονομικοί δείκτες όπως η παραγωγή στην Ένωση, οι πωλήσεις και η απασχόληση αυξήθηκαν σταθερά κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022 ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, οι όγκοι παραγωγής, η παραγωγική ικανότητα, οι πωλήσεις και η απασχόληση μειώθηκαν, λόγω της αυξημένης συσσώρευσης αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, ενώ ακολούθησε μείωση της ζήτησης ως αποτέλεσμα της άρσης των μέτρων κατά της πανδημίας COVID-19 και της αλλαγής της οικονομικής κατάστασης στην Ένωση, η οποία χαρακτηρίστηκε από ιδιαίτερα υψηλό ενεργειακό κόστος και πληθωρισμό.

(140) Όσον αφορά τους μικροοικονομικούς δείκτες, από την έρευνα προέκυψε ότι η κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022 παρέμεινε πάνω από 7 %. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε στο 5,4 %. Οι ταμειακές ροές μειώθηκαν από το 2020 έως το 2022 και το 2023 έγιναν αρνητικές. Η απόδοση των επενδύσεων επίσης επιδεινώθηκε, γεγονός που κατέστησε δυσκολότερη για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής την άντληση κεφαλαίων και την ανάπτυξη.

(141) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είχε ανακάμψει από προηγούμενη σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, την οποία προκάλεσαν οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΚΔ. Ωστόσο, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ορισμένοι δείκτες ζημίας επιδεινώθηκαν και ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής επανήλθε σε οικονομικά εύθραυστη κατάσταση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας που προκλήθηκε αρχικά από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ, αν καταργηθούν τα μέτρα.

## 6. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ**

(142) Προκειμένου να προσδιορίσει την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, η Επιτροπή ανέλυσε τα ακόλουθα στοιχεία: την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, τη σχέση μεταξύ των τιμών εξαγωγής σε τρίτες χώρες και του επιπέδου των τιμών στην Ένωση, και τον αντίκτυπο των δυνητικών εισαγωγών και των επιπέδων των τιμών των εν λόγω εισαγωγών από τις εν λόγω χώρες στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

### 6.1. **Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ και ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης**

(143) Όπως περιγράφηκε ήδη και λεπτομερώς στο τμήμα 3.10.1 ανωτέρω, οι παραγωγοί-εξαγωγείς στη ΛΔΚ διαθέτουν σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος για εξαγωγή στην Ένωση, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων. Οι ποσότητες που θα μπορούσαν να εξαχθούν από τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς ανέρχονται σε 73 εκατομμύρια τεμάχια, ποσό που υπερβαίνει κατά πολύ το μέγεθος της ενωσιακής αγοράς.

(144) Όπως περιγράφηκε λεπτομερώς στο τμήμα 3.10.2 ανωτέρω, η ενωσιακή αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο και η ζήτηση ηλεκτρικών ποδηλάτων αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη λόγω, μεταξύ άλλων, των περιβαλλοντικών πολιτικών της Ένωσης. Οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαγαν στις κύριες αγορές τους τρίτων χωρών σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από τις μέσες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών στην ενωσιακή αγορά κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Ως εκ τούτου, οι εξαγωγές στην Ένωση είναι δυνητικά πολύ πιο ελκυστικές για τους κινέζους εξαγωγείς. Συνεπώς, μπορεί εύλογα να αναμένεται ότι, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα αρχίσουν να εξάγουν στην Ένωση μεγάλους όγκους του υπό επανεξέταση προϊόντος.

### 6.2. **Πιθανές τιμές εισαγωγής και αντίκτυπος στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής**

(145) Για να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποίο οι εισαγωγές από τη ΛΚΔ θα επηρεάσουν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή προέβη σε συγκριτική ανάλυση των τιμών αν δεν εφαρμόζονταν τα μέτρα αντιντάμπινγκ.

(146) Για να εκτιμηθεί η πιθανή τιμή στην οποία θα πωλούσαν οι Κινέζοι παραγωγοί κατά την εξαγωγή στην ενωσιακή αγορά, η Επιτροπή προέβη σε σύγκριση τιμών μεταξύ της μέσης τιμής (εκ του εργοστασίου) των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος και της αντίστοιχης μέσης τιμής του υπό επανεξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ κατά την εξαγωγή του σε τρίτες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Τουρκία, η Νορβηγία ή η Σερβία, οι οποίες διαθέτουν χωριστούς κωδικούς για τα ηλεκτρικά ποδήλατα και δεν εφαρμόζουν μέτρα.

(147) Το αποτέλεσμα της σύγκρισης έδειξε ότι η μέση τιμή των κινεζικών εξαγωγών του οικείου προϊόντος στις ανωτέρω χώρες κυμάνθηκε από 210 EUR έως 650 EUR, δηλαδή σημαντικά χαμηλότερη από την τιμή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην ενωσιακή αγορά. Ως εκ τούτου, εάν επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων, είναι πιθανό οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ να εισέλθουν στην αγορά σε μεγάλους όγκους, όπως κατά την περίοδο έρευνας της αρχικής έρευνας και σε χαμηλές τιμές που θα προκαλούσαν ζημία.

(148) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η κατάργηση των μέτρων θα οδηγούσε κατά πάσα πιθανότητα σε σημαντική αύξηση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ σε ζημιογόνα επίπεδα τιμών. Κατά συνέπεια, η βιωσιμότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα διέτρεχε σοβαρό κίνδυνο.

## 7. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(149) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν η διατήρηση των υφιστάμενων μέτρων αντιντάμπινγκ δεν θα εξυπηρετούσε το συμφέρον της Ένωσης συνολικά. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, των εισαγωγέων και των χρηστών.

### 7.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(150) Η έρευνα κατέδειξε ότι, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, η εξέλιξη αυτή θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Τα μέτρα έχουν επαναφέρει ίσους όρους ανταγωνισμού στην ενωσιακή αγορά. Αυτό επέτρεψε σε νέες εταιρείες να εισέλθουν στην αγορά, ιδίως στο εισαγωγικό επίπεδο και στη μεσαία κατηγορία. Ο αριθμός των γνωστών ενωσιακών παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων σχεδόν διπλασιάστηκε από περίπου 37 το 2020 σε 67 το 2023, παρά τις προκλήσεις που προέκυψαν από την οικονομική κατάσταση την περίοδο 2022-2023. Ο αριθμός των ηλεκτρικών ποδηλάτων που παράγονται στην Ένωση αυξήθηκε κατά περισσότερο από 1 εκατομμύριο μεταξύ του 2020 (3,4 εκατ.) και του 2023 (4,5 εκατ.), και προβλέπεται να αυξηθεί περαιτέρω. Ο αριθμός των άμεσων εργαζομένων αυξήθηκε από περίπου 3.500 κατά την περίοδο της αρχικής έρευνας σε σχεδόν 11.000 κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

(151) Η κατάργηση των μέτρων αντιντάμπινγκ θα έθετε τους ενωσιακούς παραγωγούς σε υψηλό κίνδυνο, ιδίως εκείνους που εξυπηρετούν το εισαγωγικό επίπεδο και τη μεσαία κατηγορία ηλεκτρικών ποδηλάτων, στους οποίους συγκαταλέγονται πολλοί μικρότεροι παραγωγοί σε ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(152) Η ευάλωτη κατάσταση επιδεινώνεται από το γεγονός ότι η παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων αποτελεί δραστηριότητα υψηλής έντασης κεφαλαίου, διότι απαιτούνται ανά πάσα στιγμή σημαντικά αποθέματα εξαρτημάτων ποδηλάτων για τη διατήρηση της παραγωγής. Επιπλέον, οι ενωσιακοί παραγωγοί έχουν πραγματοποιήσει μεγάλες επενδύσεις σε βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον παραγωγή και βελτιώσεις προϊόντων κατά τα τελευταία έτη. Η κατάργηση των μέτρων αντιντάμπινγκ θα εμπόδιζε την ανάπτυξη πρακτικής τεχνογνωσίας στον τομέα της μηχανικής για την εφαρμογή των τελικών τεχνολογιών αιχμής, συμπεριλαμβανομένης της αυτοματοποίησης και των νέων υλικών.

(153) Επιπλέον, σύμφωνα με την αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι ένας από τους μεγαλύτερους πράσινους κλάδους, με περισσότερες από 1 000 μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) να έχουν δημιουργήσει περίπου 80 000 θέσεις εργασίας σύμφωνα με την έκθεση του 2024 σχετικά με το προφίλ αγοράς του ευρωπαϊκού κλάδου παραγωγής ποδηλάτων. Σε αυτές περιλαμβάνονται θέσεις εργασίας στην άμεση και έμμεση παραγωγή, σε ανάντη κλάδους παραγωγής, στον τομέα των εξαρτημάτων ποδηλάτων, σε αντιπροσωπείες ποδηλάτων κ.λπ.

(154) Βάσει των ανωτέρω, η παράταση των μέτρων είναι προς το συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

### 7.2. **Ενδιαφέρον των επιχειρήσεων συναρμολόγησης**

(155) Η Επιτροπή επικοινώνησε με όλους τους γνωστούς χρήστες και τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς.

(156) Μετά την έναρξη της διαδικασίας, το μόνο μέρος που αναγγέλθηκε και υπέβαλε παρατηρήσεις ήταν μια ad hoc ομάδα, εξ ονόματος 8 μικρών εταιρειών, οι οποίες συναρμολογούν στην Ένωση μέρη ηλεκτρικών ποδηλάτων που εισάγονται από την Κίνα και άλλες τρίτες χώρες. Η βασική τους παρατήρηση αφορούσε την εφαρμογή των μέτρων κατά των εισαγωγών (συμβατικών) εξαρτημάτων ποδηλάτων από την Κίνα, γεγονός που δημιουργεί αβεβαιότητα σχετικά με τους νομικούς κανόνες για την εισαγωγή κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρικών ποδηλάτων και, ως εκ τούτου, δυσχεραίνει την εισαγωγή εξαρτημάτων ηλεκτρικών ποδηλάτων, τα οποία δεν υπόκεινται σε μέτρα. Η ομάδα αντιτάχθηκε στην επέκταση των μέτρων, κυρίως λόγω των τρεχόντων προβλημάτων με τις εισαγωγές κατασκευαστικών στοιχείων, σε συνδυασμό με τον κίνδυνο επέκτασης των μέτρων στα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία ηλεκτρικών ποδηλάτων, και υποστήριξε ότι η χρήση της εποπτείας της αγοράς για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εισαγωγών από τη ΛΔΚ με όλους τους σχετικούς κανονισμούς θα ήταν αποτελεσματικότερη για την αντιμετώπιση των εισαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων που αποτελούν αντικείμενο αθέμιτου εμπορίου από την Κίνα, τα οποία είναι συχνά παράνομα και μη ασφαλή.

(157) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είναι ρεαλιστικό τα μέτρα εποπτείας της αγοράς και τα ρυθμιστικά μέτρα να μπορούν να αποτρέψουν μόνο τη ζημία που προκαλείται από τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ. Επίσης, τα ζητήματα τελωνειακής επιβολής σε σχέση με τις εισαγωγές κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τη λήξη των μέτρων, τα οποία έχουν επιτύχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Σε κάθε περίπτωση, η επιβολή των μέτρων δεν εμπίπτει στο πεδίο της έρευνας.

(158) Μετά την κοινοποίηση, η ad hoc ομάδα επανέλαβε τους ίδιους ισχυρισμούς. Υποστήριξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να επικεντρωθεί στην ενίσχυση της εποπτείας της αγοράς και όχι στην επέκταση των μέτρων εμπορικής άμυνας με στόχο την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτίων των στρεβλώσεων της αγοράς και τη διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την ad hoc ομάδα, τα μέτρα εμπορικής άμυνας δημιουργούν ακούσια ένα κανονιστικό πλαίσιο που προωθεί τις εισαγωγές κακής ποιότητας και μη ασφαλών ποδηλάτων, ενώ παράλληλα δημιουργεί δυσκολίες σε σοβαρούς κατασκευαστές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ με μακροπρόθεσμες φιλοδοξίες στην αγορά της Ένωσης.

(159) Η Επιτροπή έκρινε ότι τα επιχειρήματα που πρόβαλε η ad hoc ομάδα εξετάστηκαν ήδη στην αιτιολογική σκέψη 156. Δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν νέες παρατηρήσεις επί της ουσίας σχετικά με τα εν λόγω ζητήματα, επιβεβαιώθηκε το συμπέρασμα της αιτιολογικής σκέψης 157.

(160) Η ad hoc ομάδα ισχυρίστηκε επίσης ότι η κατάργηση των μέτρων εμπορικής άμυνας δεν θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των ζημιογόνων εισαγωγών, καθώς, κατά τη γνώμη της, το μικρό μερίδιο αγοράς ύψους 4,4 % των κινεζικών εισαγωγών κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ υπονόμευσε τον ισχυρισμό ότι οι κινεζικές εισαγωγές συνιστούν σημαντική απειλή.

(161) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η αύξηση του μεριδίου αγοράς στο 4,4 % κατά την ΠΕΕ έλαβε χώρα με τα ισχύοντα μέτρα εμπορικής άμυνας. Λόγω των μέτρων εμπορικής άμυνας, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε μόνο κατά 2,1 ποσοστιαίες μονάδες κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Λαμβάνοντας υπόψη την ελκυστικότητα της ενωσιακής αγοράς, την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, καθώς και τη σχέση μεταξύ των τιμών εξαγωγών σε τρίτες χώρες και του επιπέδου τιμών στην Ένωση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εάν καταργηθούν τα μέτρα, θα υπάρξει σημαντική αύξηση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ σε ζημιογόνα επίπεδα τιμών. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(162) Επιπλέον, η ad hoc ομάδα ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε σε μη επαληθευμένες πληροφορίες και ισχυρισμούς που θέτουν σε κίνδυνο την αμεροληψία της έρευνας, ιδίως όσα προέρχονται από την αιτούσα.

(163) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 31 και 32, η Επιτροπή εφάρμοσε το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού σχετικά με τα συμπεράσματα όσον αφορά τη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας, καθώς δεν υπήρξε συνεργασία από τους παραγωγούς-εξαγωγείς από τη ΛΔΚ στην έρευνα. Κατά συνέπεια, τα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ και της ζημίας βασίστηκαν στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, ειδικότερα στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν μαζί με την αίτηση επανεξέτασης και στις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα συνεργαζόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της έρευνας επανεξέτασης (δηλαδή από την αιτούσα και τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος). Όλες οι πληροφορίες που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος επαληθεύτηκαν διεξοδικά. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

### 7.3. **Συμφέρον των χρηστών και των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων**

(164) Κανένας χρήστης ή μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν αναγγέλθηκε ούτε συνεργάστηκε στην παρούσα έρευνα, υποβάλλοντας απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο εκτός από την προαναφερθείσα υποβολή. Με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή, διαπίστωσε ότι δεν υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία που να αντικρούουν το συμπέρασμα της αρχικής έρευνας ότι οι αρνητικές επιπτώσεις στους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς δεν μπορούσαν να θεωρηθούν δυσανάλογες και ότι μετριάστηκαν από τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών πηγών εφοδιασμού. Οι θετικές συνέπειες των αντισταθμιστικών μέτρων στην αγορά της Ένωσης, ιδίως για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, υπερτερούν έναντι των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων για τις άλλες ομάδες συμφερόντων. Πράγματι, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, εκτός από την Κίνα, υπάρχουν όλο και περισσότερες άλλες πηγές εφοδιασμού από τρίτες χώρες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συνέχιση των μέτρων δεν θα ήταν δυσανάλογα επιζήμια για τους χρήστες και τους εισαγωγείς.

### 7.4. **Συμπέρασμα σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης**

(165) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που να άπτονται του συμφέροντος της Ένωσης για τη μη διατήρηση των ισχυόντων μέτρων στις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος καταγωγής της ΛΔΚ.

## 8. **ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(166) Με βάση τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με τη συνέχιση του ντάμπινγκ, την επανάληψη της ζημίας και το συμφέρον της Ένωσης, θα πρέπει να διατηρηθούν τα μέτρα αντιντάμπινγκ για τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ.

(167) Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι καταστρατήγησης λόγω της διαφοράς των δασμολογικών συντελεστών, απαιτούνται ειδικά μέτρα για να διασφαλιστεί η εφαρμογή των ατομικών δασμών αντιντάμπινγκ. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών αντιντάμπινγκ εξαρτάται από την προσκόμιση έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών. Το τιμολόγιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Μέχρι την προσκόμιση τέτοιου είδους τιμολογίου, οι εισαγωγές θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμό αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες».

(168) Παρότι η προσκόμιση του εν λόγω τιμολογίου είναι απαραίτητη προκειμένου οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών να εφαρμόσουν στις εισαγωγές τους ατομικούς συντελεστές αντιντάμπινγκ και τις απαλλαγές, το τιμολόγιο αυτό δεν αποτελεί το μόνο στοιχείο που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οι τελωνειακές αρχές. Πράγματι, οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, ακόμα και αν τους υποβληθεί τιμολόγιο το οποίο πληροί όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, οφείλουν να διενεργούν τους δικούς τους συνήθεις ελέγχους και μπορούν, όπως και σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, να απαιτούν πρόσθετα έγγραφα (έγγραφα αποστολής κ.λπ.) για την επαλήθευση της ακρίβειας των στοιχείων που περιέχονται στη δήλωση και να διασφαλίζουν ότι η συνακόλουθη εφαρμογή του χαμηλότερου δασμολογικού συντελεστή είναι δικαιολογημένη, σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία.

(169) Σε περίπτωση σημαντικής αύξησης του όγκου των εξαγωγών μίας από τις εταιρείες που επωφελούνται από τους χαμηλότερους συντελεστές ατομικού δασμού μετά την επιβολή των οικείων μέτρων, η εν λόγω αύξηση του όγκου των εξαγωγών θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά από μόνη της μεταβολή των τρόπων διεξαγωγής εμπορικών συναλλαγών λόγω της επιβολής μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή και με την επιφύλαξη της τήρησης των σχετικών όρων, είναι δυνατό να κινηθεί έρευνα κατά της καταστρατήγησης. Η έρευνα αυτή θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εξετάσει την ανάγκη κατάργησης του ή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών και τη συνακόλουθη επιβολή δασμού σε επίπεδο χώρας.

(170) Οι ατομικοί για κάθε εταιρεία δασμολογικοί συντελεστές αντιντάμπινγκ οι οποίοι καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται αποκλειστικά και μόνο στις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ, το οποίο παράγεται από τις κατονομαζόμενες νομικές οντότητες. Οι εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητά στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που αναφέρονται ρητά, θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες». Δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανέναν από τους ατομικούς δασμολογικούς συντελεστές αντιντάμπινγκ.

(171) Μια εταιρεία μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή αυτών των ατομικών δασμολογικών συντελεστών αντιντάμπινγκ σε περίπτωση μεταγενέστερης αλλαγής της επωνυμίας της. Η αίτηση πρέπει να απευθύνεται στην Επιτροπή ([57]). Η αίτηση πρέπει να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες με τις οποίες μπορεί να καταδειχθεί ότι η αλλαγή δεν θίγει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σ' αυτήν. Εάν η αλλαγή επωνυμίας της εταιρείας δεν θίγει το δικαίωμά της να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σ' αυτήν, θα δημοσιεύεται κανονισμός σχετικά με την αλλαγή επωνυμίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(172) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων επρόκειτο να υποβληθεί πρόταση διατήρησης των ισχυόντων μέτρων. Τους δόθηκε επίσης προθεσμία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μετά την εν λόγω κοινοποίηση.

(173) Εξαγωγέας ή παραγωγός που δεν εξήγαγε το οικείο προϊόν στην Ένωση κατά τη διάρκεια της περιόδου που χρησιμοποιήθηκε για να καθοριστεί το επίπεδο του δασμού που εφαρμόζεται επί του παρόντος στις εξαγωγές του, μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να του εφαρμοστεί ο δασμολογικός συντελεστής αντιντάμπινγκ για συνεργαζόμενες εταιρείες που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα. Η Επιτροπή θα πρέπει να κάνει δεκτό το αίτημα αυτό εφόσον πληρούνται τρεις προϋποθέσεις. Ο νέος παραγωγός-εξαγωγέας θα πρέπει να αποδείξει ότι: i) δεν εξήγαγε το οικείο προϊόν στην Ένωση κατά την περίοδο που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό του επιπέδου του δασμού που εφαρμόζεται στις εξαγωγές του· ii) δεν συνδέεται με εταιρεία που το έπραξε και, ως εκ τούτου, υπόκειται στους δασμούς αντιντάμπινγκ· και iii) εξήγαγε το οικείο προϊόν στη συνέχεια ή ανέλαβε αμετάκλητη συμβατική υποχρέωση να το εξαγάγει σε σημαντικές ποσότητες.

(174) Δυνάμει του άρθρου 109 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2018/1046 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([58]), για τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν σύμφωνα με απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το επιτόκιο που καταβάλλεται θα πρέπει να είναι εκείνο που εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα κατά τις κύριες πράξεις της επαναχρηματοδότησης, όπως αυτό δημοσιεύεται στη σειρά C της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* την πρώτη ημερολογιακή ημέρα κάθε μήνα.

(175) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036,

([57]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2018/1046 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2018, σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1296/2013, (ΕΕ) αριθ. 1301/2013, (ΕΕ) αριθ. 1303/2013, (ΕΕ) αριθ. 1304/2013, (ΕΕ) αριθ. 1309/2013, (ΕΕ) αριθ. 1316/2013, (ΕΕ) αριθ. 223/2014, (ΕΕ) αριθ. 283/2014 και της απόφασης αριθ. 541/2014/ΕΕ και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 (ΕΕ L 193 της 30.7.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10).

2. Οι συντελεστές του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται επί της καθαρής, ελεύθερης στα σύνορα της Ένωσης τιμής, πριν από την καταβολή δασμού, για το προϊόν που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που απαριθμούνται κατωτέρω, καθορίζονται ως εξής:

| Χώρα | Εταιρεία | Δασμός αντιντάμπινγκ | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|---|
| Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας | Bodo Vehicle Group Co., Ltd. | 58,3 % | C382 |
| | Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd· | 9,9 % | C383 |
| | Jinhua Vision Industry Co., Ltd και Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 10,3 % | C384 |
| | Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. | 62,1 % | C385 |
| | Yadea Technology Group Co., Ltd. | 37,4 % | C463 |
| | Άλλες εταιρείες που συνεργάστηκαν στο πλαίσιο της αρχικής έρευνας αντιντάμπινγκ (με εξαίρεση τις εταιρείες που υπόκεινται στον παράλληλο συντελεστή αντισταθμιστικού δασμού για όλες τις άλλες εταιρείες) και περιλαμβάνονται στο παράρτημα I | 24,2 % | |
| | Άλλες εταιρείες που συνεργάστηκαν στο πλαίσιο της αρχικής έρευνας αντιντάμπινγκ, υπόκεινται στον παράλληλο συντελεστή αντισταθμιστικού δασμού για όλες τις άλλες εταιρείες και περιλαμβάνονται στο παράρτημα II | 16,2 % | |
| | Μη συνεργαζόμενες εταιρείες στην αρχική έρευνα αντιντάμπινγκ, αλλά συνεργαζόμενες στην αρχική παράλληλη έρευνα κατά των επιδοτήσεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III | 70,1 % | |
| | Όλες οι άλλες εταιρείες | 62,1 % | C999 |

3. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών που καθορίζονται για τις εταιρείες της παραγράφου 2 εξαρτάται από την προσκόμιση έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, στο οποίο αναγράφεται δήλωση που φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου της οντότητας που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του/της, με την ακόλουθη διατύπωση: «*Ο/Η υπογεγραμμένος/-η πιστοποιώ ότι (ο όγκος) του (υπό επανεξέταση προϊόντος) που πωλήθηκε προς εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και καλύπτεται από το παρόν τιμολόγιο έχει παραχθεί από την εταιρεία (επωνυμία και διεύθυνση της εταιρείας) (πρόσθετος κωδικός TARIC) στην [οικεία χώρα]. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή*». Έως ότου προσκομιστεί τέτοιο τιμολόγιο, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.

4. Το άρθρο 1 παράγραφος 2 δύναται να τροποποιηθεί προκειμένου να προστεθούν νέοι παραγωγοί-εξαγωγείς από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και να επιβληθεί σε αυτούς ο κατάλληλος σταθμισμένος μέσος δασμολογικός συντελεστής αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται στις συνεργαζόμενες εταιρείες οι οποίες δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα. Οι νέοι παραγωγοί-εξαγωγείς παρέχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι:

α) δεν εξήγαγαν τα εμπορεύματα που περιγράφονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατά την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2016 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2017 (στο εξής: περίοδος της αρχικής έρευνας)·

β) δεν συνδέονται με εξαγωγέα ή παραγωγό που υπόκειται στα μέτρα τα οποία επιβάλλονται με τον παρόντα κανονισμό, και ο οποίος έχει ή θα μπορούσε να έχει συνεργαστεί στην έρευνα που οδήγησε στην επιβολή του δασμού· και

γ) πράγματι εξήγαγε το υπό επανεξέταση προϊόν καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ή ανέλαβε αμετάκλητη συμβατική υποχρέωση να εξαγάγει σημαντική ποσότητα στην Ένωση μετά τη λήξη της περιόδου της αρχικής έρευνας.

5. Σε περίπτωση τροποποίησης ή κατάργησης των οριστικών αντισταθμιστικών δασμών που επιβάλλονται με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2025/114 της Επιτροπής ([59]), οι δασμοί που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2 θα αυξηθούν κατά την ίδια αναλογία που περιορίζεται στο πραγματικό περιθώριο ντάμπινγκ ή στο περιθώριο ζημίας που διαπιστώθηκε κατά περίπτωση ανά εταιρεία και από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Σε περιπτώσεις στις οποίες ο αντισταθμιστικός δασμός αφαιρείται από τον δασμό αντιντάμπινγκ για ορισμένους παραγωγούς-εξαγωγείς, η υποβολή αιτήσεων επιστροφής δασμών δυνάμει του άρθρου 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 συνεπάγεται επίσης την αξιολόγηση του περιθωρίου ντάμπινγκ για τον ενδιαφερόμενο παραγωγό-εξαγωγέα, που ισχύει κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας επιστροφής δασμών. Το ποσό που πρέπει να επιστραφεί στον αιτούντα την επιστροφή δεν μπορεί να υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ του εισπραχθέντος δασμού και του συνδυασμένου αντισταθμιστικού δασμού και δασμού αντιντάμπινγκ που καθορίστηκε στο πλαίσιο της έρευνας επιστροφής δασμών.

6. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2025.

*Για την Επιτροπή*
*Η Πρόεδρος*
Ursula VON DER LEYEN

([59]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/114 της Επιτροπής, της 23ης Ιανουαρίου 2025, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δυνάμει του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι*

| Επωνυμία | Επαρχία | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|
| Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd. | Jiangsu | C386 |
| Active Cycles Co., Ltd. | Jiangsu | C387 |
| Aigeni Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C388 |
| Alco Electronics (Dongguan) Limited | Guangdong | C390 |
| Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C392 |
| Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd. | Jiangsu | C393 |
| Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C484 |
| Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd | Jiangsu | C395 |
| Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd. | Jiangsu | C397 |
| Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C398 |
| Cycleman E-Vehicle Co., Ltd. | Jiangsu | C400 |
| Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd. | Guangdong | C401 |
| Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd,<br>Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd | Guangdong | C402 |
| Easy Electricity Technology Co., Ltd. | Tianjin | C451 |
| Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. | Zhejiang | C419 |
| Foshan Lano Bike Co., Ltd. | Guangdong | C405 |
| Foshan Zenith Sports Co., Ltd. | Guangdong | C406 |
| Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd. | Guangdong | C410 |
| Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C411 |
| Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C415 |
| Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C416 |
| Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd. | Jiangsu | C417 |
| Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd. | Zhejiang | C418 |
| Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C420 |
| Jinhua Jobo Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C421 |
| Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd | Zhejiang | C486 |
| Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C422 |
| Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C424 |
| Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd. | Jiangsu | C425 |
| Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd. | Guangdong | C426 |
| Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd. | Jiangsu | C427 |
| Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd. | Jiangsu | C429 |
| Ningbo Bestar Co., Ltd. | Zhejiang | C430 |
| Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C431 |
| Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C432 |
| Ningbo Oner Bike Co., Ltd. | Zhejiang | C433 |

| Επωνυμία | Επαρχία | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|
| Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C435 |
| Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd. | Zhejiang | C437 |
| Pronordic E-Bikes Limited Company | Jiangsu | C438 |
| Shenzhen Shenling Car Co., Ltd. | Guangdong | C442 |
| Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C443 |
| Skyland Sport Tech Co., Ltd. | Tianjin | C444 |
| Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd. | Jiangsu | C446 |
| Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C487 |
| Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd. | Tianjin | C449 |
| Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd. | Tianjin | C450 |
| Ubchoice Co., Ltd. | Guangdong | C452 |
| Wettsen Corporation | Shandong | C454 |
| Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. και Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd | Jiangsu | C458 |
| Wuxi United Mobility Technology Inc | Jiangsu | C459 |
| Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd. | Tianjin | C462 |
| Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp | Jiangsu | C464 |
| Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd. | Zhejiang | C466 |
| Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C467 |
| Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C468 |
| Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd. | Zhejiang | C469 |
| Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C470 |
| Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C472 |
| Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd | Zhejiang | C488 |
| Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C473 |
| Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C474 |
| Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd. | Zhejiang | C475 |
| Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd. | Zhejiang | C477 |
| Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.<br>Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd., και<br>Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C478 |
| Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd. | Tianjin | C480 |

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ*

| Επωνυμία | Επαρχία | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|
| Aima Technology Group Co., Ltd. | Tianjin | C389 |
| Beijing Tsinova Technology Co., Ltd. | Beijing | C391 |
| Changzhou Hj Pedal Co., Ltd. | Jiangsu | C394 |
| Changzhou Merry Ebike Co., Ltd. | Jiangsu | C456 |
| Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd | Jiangsu | C396 |
| Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd. | Tianjin | C399 |
| Eco International Elebike Co., Ltd. | Jiangsu | C403 |
| Everestt International Industries Ltd. | Jiangsu | C404 |
| Geoby Advance Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C407 |
| Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd. | Guangdong | C408 |
| Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd. | Guangdong | C409 |
| Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd. | Zhejiang | C412 |
| Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd. | Zhejiang | C413 |
| Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd. | Guangdong | C414 |
| Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C423 |
| Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd. | Jiangsu | C428 |
| Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd. | Zhejiang | C434 |
| Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd. | Zhejiang | C436 |
| Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd. | Shandong | C439 |
| Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd. | Shanghai | C440 |
| Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd. | Guangdong | C441 |
| Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd. | Jiangsu | C445 |
| Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd | Jiangsu | C447 |
| Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd. | Jiangsu | C448 |
| Universal Cycle Corporation (Guang Zhou) | Guangdong | C453 |
| Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd. | Jiangsu | C455 |
| Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd. | Jiangsu | C457 |
| Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd. | Zhejiang | C460 |
| Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd. | Zhejiang | C461 |
| Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd. | Zhejiang | C465 |
| Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C471 |
| Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C476 |
| Zhongshan Qiangli Electronics Factory | Guangdong | C479 |

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III*

| Επωνυμία | Επαρχία | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|
| Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C484 |
| Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd | Zhejiang | C486 |
| Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C487 |
| Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd | Zhejiang | C488 |